

Foto: Janneke Bos

INFO 20M

Informatieblad grote pleziervaart

Nummer 88 April 2017

INFO 20M
Informatieblad grote pleziervaart

*Het "**Informatieblad grote pleziervaart**" is bedoeld voor eigenaren, schippers en andere betrokkenen van pleziervaartuigen langer dan 20 meter zoals:*
- voormalige binnenvaartschepen
- voormalige zeeschepen
- voormalige vissersschepen
- voormalige marineschepen
- voormalige sleep- en duwboten
- woonschepen
- als pleziervaartuig gebouwde schepen
*Het "**Informatieblad grote pleziervaart**" geeft aan deze doelgroep informatie over de nautische wetgeving en voorlichting omtrent (technische) installaties aan boord.*

ISSN: **1872-7824**

Initiatief: Henk Bos
Coverfoto: Janneke Bos
Vormgeving: Janneke Bos
Correctoren: Ge Bos Thoma, Simon J. de Waard en Janneke Bos
Aan dit nummer werkte mee: Janneke Bos (JB), Niek Rozemeijer (NR), Rolf van de Mark (RvdM)

Productie en uitgever: Janneke Bos (Expertisebureau Bos) (c) 2006-2017
*Website: **http://www.xs4all.nl/~bosq***
*John F. Kennedylaan 207, 2285 AG Rijswijk ZH, Tel: 070-3943347, e-mail: **bds@xs4all.nl***

Verspreiding:
***Info 20M** wordt gratis via e-mail door de volgende organisaties verspreid:*
- de Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig (LVBHB)
- de Stichting tot behoud van Authentieke Stoomvaartuigen en Motorsleepboten (BASM)
- de Koninklijke Nederlandse Motorboot Club (KNMC)
- de Vereniging de Motorsleepboot (VDMS) en de Vereniging de Sleper (VDS)
- de Vlaamse Vereniging voor Watersport (VVW)
- Zeekadetkorps Nederland (ZKK)
*Andere organisaties kunnen zich bij de uitgever melden. **Info 20M** is tevens te downloaden via de website.*

***Info 20M** is een voortzetting van de reeks voorlichtingsbladen genaamd **M3-blad** die in het tijdvak 1987 tot 1995 geschreven zijn voor Scouting groepen met een wachtschip (een voormalig binnenschip in gebruik als clubhuis). M3-blad nummer 1 t/m 20 zijn via de index op de website te downloaden (**http://www.xs4all.nl/~bds/m3-index.htm**). M3 blad nummer 21 is niet openbaar ivm auteursrechten.*

Voorwoord Info20m88

Een Info20m die iets later komt dan u van mij gewend bent. De vorige is immers al weer van november 2016. Zoals u weet heeft de griep deze winter flink huis gehouden. Dacht ik na de kerstvakantie nog dat ik de dans ontsprongen was, daar dacht ik half januari 2017 toch heel anders over... Ik bleek geen griep te hebben maar een longontsteking. Na 6 weken ziek zijn heb ik me nog vele weken me moe en futloos gevoeld. Mijn conditie bleek flink aangetast. Daarom eerst maar geïnvesteerd in een goede gezondheid voordat ik me weer aan een nieuw nummer waagde...

Ik ben als vrijwilliger lid van de examencommissie van de VAMEX en hou me met name bezig met de examens voor het Groot Motorschip. Tegen de wil van de VAMEX heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu begin 2017 het besluit genomen om de zelfstandige bestuursorgaan (ZBO) VAMEX op te laten gaan in de CBR (van de rijexamens en de groot vaarbewijs examens) per 1 januari 2019.
Wat dit besluit tot gevolgen heeft, met name voor de theorie- en praktijkexamen van het Groot Motorschip, is nu nog niet te overzien. Maar gezien de zeer kleine aantallen, vrees ik het ergste. Wie weet...



Tijdens de jaarvergadering van de LVBHB heb ik gewerkt op de Hiswa namens mijn werkgever. Tot mijn verbazing werd ik uitgeroepen tot lid van verdienste!

Ik wens u een mooi vaarseizoen in 2017!

Janneke Bos, hoofdredacteur

Inhoudsopgave

Keuze wel of niet een certificaat aanvragen is de verantwoordelijkheid van de eigenaar

Regelmatig word ik gevraagd aan te geven of een schip wel of niet een communitair binnenvaart certificaat voor binnenvaartschepen (CBB) nodig heeft. Bijvoorbeeld omdat een schip op het randje zit van het product LBT > 100 of omdat men denkt dat als men het schip als zeeschip registreert, het CBB niet nodig heeft. Of men heeft een andere reden bedacht waarom men er "onderuit" komt.

In het blad Info20m geef ik voorlichting. Ik schrijf NIET voor wat u moet doen. Dat blijft ten alle tijden uw eigen keuze!

Die keuze moet u baseren op basis van alle informatie die u kunt vinden, bijvoorbeeld via de wetgeving (http://wetten.overheid.nl/zoeken). Of via ILenT (https://www.ilent.nl/) die toezicht houdt op de keuringen voor het certificaat. Ook kunnen officiële keuringsinstanties voor de binnenvaart u helpen (https://www.ilent.nl/onderwerpen/transport/binnenvaart/erkende_organisaties/klassenbureaus_en_keuringsinstanties/).

Zit u met de officiële afmetingen van uw schip dan kunt u de scheepsmetingsdienst benaderen (https://www.ilent.nl/onderwerpen/transport/binnenvaart/beroepsvaart_vereiste_documenten/aanvraag_meetbrief_en_beunbrief/). Pleziervaartuigen worden volgens "regel 2" gemeten waarbij de maximale sluismaten worden genoteerd in de meetbrief. Probeer tijdens de meting ook de afmetingen voor de LBT 100 te laten meten (zonder uitsteeksels) en schriftelijk te laten vast leggen!
Dat is echter standaard geen onderdeel van de meting voor regel 2. Maar dan heeft u wellicht wel een officieel document waarin deze staan genoteerd. Iets dat juridisch niet ter discussie staat.

Ik vermoed dat na 1 januari 2019 er toch schepen gaan rondvaren die geen CBB hebben. Bij handhaving van de regels mag zo'n schip dan (als uiterste consequentie) niet meer varen. Dat kan voor u juridisch gedoe opleveren, als dat uw schip is. Als u van mening bent dat uw schip geen CBB nodig heeft, stel dat dan zeker door op tijd bij officiële instanties schriftelijk de juiste vragen te stellen en dit ook schriftelijk te laten beantwoorden.
Een antwoord via de telefoon is juridisch niet voldoende. Mocht dat toch telefonisch gebeuren, stel dan op schrift wat u heeft gehoord (gespreksverslag). Stuur dat naar de betreffende instantie en laat ook schriftelijk bevestigen dat wat u heeft opgeschreven inderdaad juist is. Dan heeft u in ieder geval iets om aan te tonen dat u zich goed heeft laten informeren en ook vast hebt laten leggen dat u geen CBB nodig heeft.

Janneke Bos

Aantallen examens en vaarbewijzen Vamex 2016

Na de min of meer stabiele examenaantallen van de laatste jaren is er in 2016 weer sprake van een duidelijke toename van het aantal examenkandidaten.
Het aantal examens steeg met 7% naar 27.713.
De aantrekkende economie lijkt daarmee ook weer een positief effect op de vraag naar vaarexamens te hebben.
De examenaantallen voor het examen Groot Motorschip blijven voor zowel het theorie- als het praktijkgedeelte zeer laag. De vraag naar marifoonexamens neemt de laatste jaren gestaag af.

Afzet per examensoort	2016	2015	2014
KVB1	19.912	18.264	18.209
KVB1+KVB2	2.345	2.375	2.472
KVB2	3.535	3.317	2.949
KVBB	201	201	204
GMS theorie	18	29	20
GMS praktijk	10	6	5
Marifoon	1.692	1.731	1.823
	27.713	**25.923**	**25.682**

De stijging van het aantal vaarexamens vertaalt zich ook in een navenant hoger aantal nieuw afgegeven vaarbewijzen. Het neveneffect van de gratis omruilactie van de oude papieren vaarbewijzen in 2015 was dat er ook veel meer betaalde duplicaten werden afgegeven aan iedereen die het oude vaarbewijs kwijt was. Dit effect nam in 2016 wel sterk af, waardoor het aantal duplicaten meer dan gehalveerd is. De overige categorieën bleven redelijk stabiel.

Afzet Vaarbewijzen	2016	2015	2014
Klein vaarbewijs			
- Nieuw	15.547	14.383	14.264
- Duplicaat	2.720	5.977	1.393
- verlenging	64	52	940
- omzetting	2.626	2.658	3.353
Coastal waters (ICC)	110	139	92
Groot Pleziervaartbewijs	397	419	242
Klein vaarbewijs omzetting (gratis omruil)	4.728	63.642	15.092
	26.192	**87.270**	**35.376**

Bron: Jaarverslag VAMEX

Nieuwe afbakening examen Klein Vaarbewijs

In de wet is vastgelegd wat de eisen zijn voor het behalen van een Klein Vaarbewijs. Deze eisen zijn op hoofdlijnen en daardoor zou het examen wel erg breed kunnen worden en voor de opleiders en kandidaten lastig om een duidelijke focus te krijgen. Om die focus wel een te brengen werkt de examencommissie voor het Klein Vaarbewijs daarom met een afbakening. Deze geeft in meer detail aan wat de examenkandidaat geacht wordt te kennen.

Eind 2016 verscheen een aangepast afbakening op de website van de Vamex, https://www.vamex.nl/downloads. De wijzigingen zijn niet groot en vooral bedoeld om de afbakening op een aantal punten duidelijker te maken en hier en daar vooral nog eens te benadrukken dat het op het examen zo veel mogelijk gaat om het toepassen en niet uitsluitend om kennis.

Voor het examen Klein Vaarbewijs 1 is nieuw dat u ook moet weten in welke gevallen het mogelijk is dat de vaarbevoegdheid tot het varen met een klein vaarbewijsplichtig schip ontzegt of ingetrokken kan worden. Omdat u met een Klein Vaarbewijs ook bepaalde

bedrijfsmatig gebruikte vaartuigen mag voeren wordt u geacht dit ook te kennen voor het examen.
Deze beide onderdelen zullen pas na 1 maart in de examens voor kunnen komen. Daarnaast is nieuw het testen van de stuurinrichting (als onderdeel van de voorbereiding op een vaartocht), het gebruik van de MOB functie op een GPS en gebruik en functie van drijvende noodbakens als bijvoorbeeld een joon.

In de afbakening voor het examen Klein Vaarbewijs 2 geen echte wijzigingen maar wordt nog eens benadrukt dat u van alle vaarreglementen waar u op ruim water mee te maken kunt krijgen u in de praktijk moet weten wat dit voor u betekent. Bijvoorbeeld dat als u van Middelburg naar Terneuzen vaart u dus te maken krijgt met twee verschillende reglementen (weet u nog welke?) en dat u beiden ook aan boord moet hebben. Dat laatste is overigens bij u aan boord het beste op te lossen door de ANWB Wateralmanak deel 1 aan te schaffen. Hier staan alle vaarregels voor Nederland en België in en voldoet u dus meteen aan de verplichting deze regels aan boord te hebben.

Bron: Vaarwijzer

Afbakening examen CWO Groot Motorschip gewijzigd

Met ingang van 1 december 2016 wijzigen de exameneisen (afbakening) voor het examen CWO Groot Motorschip ter verkrijging van het Groot Pleziervaartbewijs.
Aanleiding tot de wijzigingen is de wens dat ook op dit examen meer op toepassing van het geleerde wordt getoetst. Ook ontbraken een aantal zaken in de exameneisen die de examencommissie voldoende belangrijk vindt om voortaan wel te kunnen bevragen op het examen.
De nieuwe afbakening vindt u op de website van de Vamex, https://www.vamex.nl/content/uploads/Afbakening-CWO-Groot-Motorschip-december-2016.pdf.

Bron: Vaarwijzer



Wijziging Afbakening exameneisen CWO Groot Motorschip

De per 1 december 2016 ingaande (gewijzigde) afbakening van het examen CWO Groot Motorschip staat op https://www.vamex.nl/content/uploads/Afbakening-CWO-Groot-Motorschip-december-2016.pdf.
Enkele wijzigingen:
- begrip is op enkele plaatsen gewijzigd in toepassen
- radar en AIS zijn toegevoegd
- herkennen van en reageren op storingen
- smeermiddelen en koelvloeistof toegevoegd

De reden voor deze revisie is tweeledig:
1e: aanpassen eisen conform de wens van de DAC om meer te toetsen op toepassen van de stof.
2e: tekortkomingen in de afbakening: zaken die de Examencommissie belangrijk genoeg vindt om te bevragen, maar die niet in de afbakening waren opgenomen.
Deze toevoegingen zijn vergeleken met de toetsmatrijzen van het Groot Vaarbewijs en stemmen daarmee overeen.

Bron: VAMEX

Nieuwe VAMEX examenlocatie Dordrecht open

De examenlocatie in Dordrecht is verhuisd van de Spuiboulevard 420 naar een ander pand aan de Korte Parallelweg 1. De parkeergelegenheid is ook in de nabijheid van de nieuwe examenlocatie prima en ook de bereikbaarheid met het openbaar vervoer is goed.
Op de nieuwe locatie vinden vanaf 28 januari 2017weer examens plaats en u kunt uiteraard nu al een examendatum in Dordrecht reserveren via de website.

Bron: VAMEX

Struikelblokken voor het Klein Vaarbewijs

Op de website van de Vamex kunt u zich niet alleen aanmelden voor de examens voor het Klein Vaarbewijs en het Groot Pleziervaartbewijs. Op de site ook nuttige informatie die u helpt bij de voorbereiding op het examen. Eén van deze documenten zijn de zogenaamde struikelblokken voor het klein vaarbewijs.

Hierin geeft de examencommissie met welke onderwerpen op het examen kandidaten moeite hebben. Men baseert zich daarvoor op de statistieken van alle examens die worden afgenomen. Ook kijkt de examencommissie waarom vragen over die onderwerpen gemiddeld slecht gemaakt worden.

Met het document over de struikelblokken hoopt de commissie u te helpen zich deze onderwerpen eigen te maken en geeft men ook een handreiking aan opleiders en schrijvers van lesmateriaal. U vindt het nieuwe doucment met de struikelblokken op de website van de Vamex, https://www.vamex.nl/content/uploads/Struikelblokken-KVB-december-2016.pdf.

Bron: Vaarwijzer

VAMEX scoort een ruime 8 op klanttevredenheid

Op de examenlocaties krijgt VAMEX vrijwel dagelijks een compliment van een kandidaat over de kwaliteit van dienstverlening. Dat is bijzonder positief en motiveert om elke dag te proberen het nog beter te doen.
Maar hoe tevreden kandidaten nu exact zijn, wilde VAMEX toch graag beter in kaart brengen om zo nog gerichter te kunnen zien waar de organisatie en medewerkers nog kunnen verbeteren.

Sinds begin dit jaar vraagt VAMEX via online enquêtes kandidaten onder andere rapportcijfers te geven voor de verschillende onderdelen van de dienstverlening.
Ongeveer 30% van alle kandidaten vult de online enquêtes in. Inmiddels zijn zo enkele duizenden enquêtes verwerkt. Dat is ruim voldoende om een representatief beeld te krijgen over hoe er geoordeeld wordt over de verschillende kwaliteitsaspecten.

Niet geheel onbegrijpelijk is dat geslaagde kandidaten sneller reageren op een enquêteverzoek en ook positiever oordelen over de dienstverlening. Zelfs de ligging van de examenlocatie en de parkeergelegenheid krijgen een hoger cijfer onder geslaagden dan onder de gezakten.
De gemiddelde rapportcijfers zijn dan ook gecorrigeerd voor dit soort effecten.

Een gemiddeld rapportcijfer van 8,2 is een bevestiging voor de waardering die klanten hebben voor het streven naar een snelle, toegankelijke, betaalbare en persoonlijke dienstverlening.

Bron: Watersportverbond

Vamex kan even vooruit

Op 28 februari 2017 heeft de Vamex met terugwerkende kracht de officiële aanwijzing van de minister ontvangen. Dat betekent dat de Vamex voor de komende twee jaar weer is aangewezen als exameninstelling voor het Klein Vaarbewijs en ook namens de overheid de Klein Vaarbewijzen uitgeeft. De eerdere aanwijzing was al per 31 december 2016 verlopen, vandaar dat de nieuwe aanwijzing met terugwerkende kracht is. Examens die in de tussentijd zijn afgenomen en vaarbewijzen die in de eerste maanden van dit jaar zijn uitgegeven zijn daarmee dus gewoon geldig.

De aanwijzing is slechts voor twee jaar tot en met 31 december 2018, omdat de minister de examinering daarna wil onderbrengen bij het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR). De voornaamste reden is dat de overheid het wenselijk vindt het aantal zelfstandige organisaties dat overheidstaken uitvoert terug te brengen. Het CBR neemt ook al de examens voor bijvoorbeeld de groot vaarbewijzen af.

De Stichting Vamex is destijds door een aantal watersportbonden opgezet voor het afnemen van de examens voor het Klein Vaarbewijs. Een paar jaar geleden is de Vamex omgevormd tot een zogenaamde Zelfstandig Bestuursorgaan (ZBO); een zelfstandige organisatie die door de overheid is aangewezen bepaalde overheidstaken uit te voeren.

Vamex heeft de laatste jaren veel geïnvesteerd in het verbeteren van de dienstverlening. Zo kunt u altijd binnen twee weken examen doen en zijn de kosten voor het examen omlaag gegaan, terwijl u tegenwoordig het Klein Vaarbewijs direct na een geslaagd examen meekrijgt en nog diezelfde dag het water op kunt. Dat de Vamex een kleine organisatie is met dus korte lijnen heeft in mijn ogen ook een groot aantal voordelen. Het is wenselijk dat deze verdiensten van de Vamex straks behouden blijven als een en ander wordt ondergebracht bij het CBR. Wij blijven u op de hoogte houden.

Bron: Vaarwijzer

Resultaten Nationale Vaarbewijs enquête Vaarwijzer bekend

Vaarwijzer vroeg u om deel te nemen aan de Nationale Vaarbewijs Enquete. Gelukkig hebben ook dit jaar (2016) weer velen van u meegedaan en de vragenlijst ingevuld. Dat levert een berg aan nuttige informatie die wij hebben verwerkt in een artikel op onze website. Lees dus de resultaten van de Nationale Vaarbewijs Enquete op de vaarwijzer website,
http://www.vaarwijzer.info/2016/12/nationale-vaarbewijs-enquete.html.

Bron: Vaarwijzer

Cursus varen als vroeger

Dagcursus Varen als Vroeger: zaterdag 20 en zondag 21 mei 2017. Voor wie als de oude schippers wil leren varen, of beter: schipperen, organiseren de Noorderschippers twee Dagcursussen Varen als Vroeger, vanuit het Friese Dokkumer Nieuwezijlen.

Ton Krom is de docent en die heeft zoals je weet met Erick Takes het boek "Puntje zeil" geschreven, over schipperen en het schippersambacht.

Wat in dat boek aan de orde komt leer je tijdens een van deze intensieve cursusdagen. Dat betekent afvaren op de zeilen, brugpassage en aanmeren, ankeren en ankerop gaan, het Takes touwtje, bomen, jagen enzovoort. En inderdaad: alles, maar dat begreep je misschien al, zónder motor.

We varen met de Groninger boltjalk De Goede Verwachting en er is op beide dagen plaats voor negen deelnemers.
Lees ook het enthousiaste verslag van Dorine en Manus Barten in de december Bokkepoot van hún cursusdag, vorig jaar.
De prijs van de dagcursus is € 65 inclusief koffie, thee en lunch én "Puntje zeil", dat je na opgave toegestuurd krijgt.
Mail voor opgeven en informatie
noorderschippers@lvbhb.nl

Bron: LVBHB

Herziening van de pleziervaartwetgeving in België

Het aantal pleziervaarders kent een stijging. In 2015 hadden ongeveer 6.800 Belgen een pleziervaartuig, in 2016 is dat aantal al gestegen naar 7.300. "Maar de huidige regels voor de pleziervaart zijn hopeloos verouderd en dateren soms zelfs uit de jaren "20" weet staatssecretaris voor de Noordzee Philippe De Backer. "De regels zijn met maar liefst 7 wetten, 15 koninklijke besluiten en 5 ministeriële besluiten ook veel te complex." De Backer kondigde voorbije zaterdag een update en hervorming van die regels aan op de Belgian Boat Show tijdens startevent van de herziening van de pleziervaartwetgeving.

Op de site van de FOD Mobiliteit zijn de resultaten te volgen van de werkzaamheden van het Federaal overlegplatform pleziervaart, en kan u aan de hand van een vragenlijst deelnemen aan de publieksconsultatie.
Noot van de redactie: de getallen die worden genoemd in het oorspronkelijke bericht lijken ons erg laag. Misschien dat de werkelijke aantallen een factor 10 hoger zijn.
Zie
http://mobilit.belgium.be/nl/scheepvaart/pleziervaart/herziening_van_de_wetgeving

Bron: Vaarwijzer

Herziening van de wetgeving pleziervaart

Minister Bellot en Staatssecretaris De Backer werken samen aan de herziening van de pleziervaartwetgeving, op de binnenwateren en op zee.

Op de Belgian Boat Show 2017 gaf Staatssecretaris dhr De Backer het officieel startschot voor de herziening van de wetgeving pleziervaart. Hij gaf uitleg over het voorbereidende werk dat samen met de pleziervaartsector is verricht en hoe hij verder het publiek en overheidspartners wil bevragen om finaal de wetgeving effectief te hervormen.

Een groot deel van het voorbereidend werk, uitgewerkt in concrete voorstellen, is verricht binnen het Federaal Overlegplatform Pleziervaart, met vertegenwoordigers van de administratie, pleziervaartindustrie en pleziervaart-verenigingen uit het Vlaamse en Franstalige gedeelte.

De voorstellen zijn nu publiekelijk beschikbaar en nu krijgt de hele pleziervaartsector (vereniging, organisatie, bedrijf, pleziervaarder) zelf de kans om zijn mening hierover te geven.

<u>Pleziervaarder - wat is jouw mening?</u>
De wetgeving pleziervaart wordt herzien. Geef je mening over de voorstellen die op tafel liggen! Vind je ze terecht? Kunnen ze beter? Moeten ze anders? Zie je nog problemen die niet aan bod komen? Wat is volgens jou een goede oplossing? Vul de enquête nu in en zet mee de koers uit voor jouw ontspanning op het water!

<u>Documentatie</u>

Een overzicht van de knelpunten (PDF, 234.41 KB) en de voorgestelde oplossingen.

Voor hen die dieper willen graven, hieronder de ontwerpteksten van het Federaal Overlegplatform Pleziervaart:
- Toelichting vaarbewijzen (PDF, 393.77 KB)
- Toelichting veiligheidsuitrusting (PDF, 284.8 KB)
- Lijst veiligheidsuitrusting (PDF, 54.52 KB)
- Voorstel vaarbewijzen (PDF, 1.02 MB)
- Voorstel veiligheidsuitrusting (PDF, 381.48 KB)

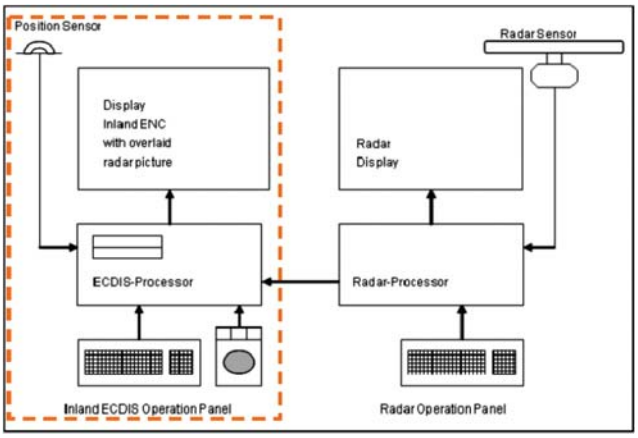
Voor meer informatie en de downloads zie
http://mobilit.belgium.be/nl/scheepvaart/pleziervaart/herziening_van_de_wetgeving.

Bron: Belgische overheid

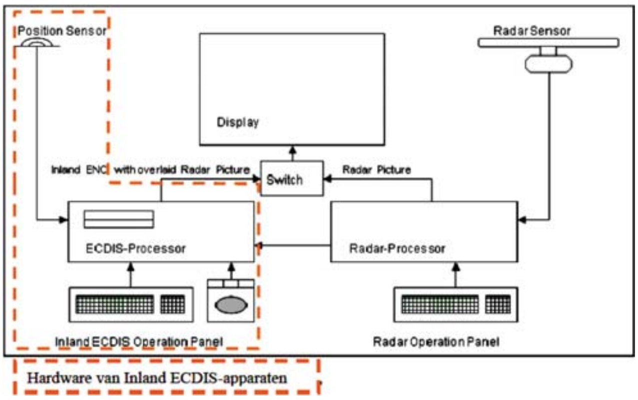
Inland ECDIS in Binnenvaartregeling opgenomen

In de regeling van 13 december 2016, nr. IENM/BSK-2016/233553, tot wijziging van de Binnenvaartregeling worden enkele resoluties van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en enkele onvolkomenheden geïmplementeerd.

In bijlage M, deel I komt een stuk over Inland ECDIS apparaten die in de navigatiemodus kunnen worden gebruikt en beschouwd worden als radarinstallaties.
Er worden nieuwe stukken tekst toegevoegd die al eerder in de CCR wetgeving waren opgenomen.



Figuur 1: Inland ECDIS-apparaat, zelfstandig apparaat in verbinding met de radarinstallatie (systeemconfiguratie 2)



Figuur 2: Inland ECDIS-apparaat, zelfstandig apparaat in verbinding met de radarinstallatie met een gemeenschappelijk beeldscherm (systeemconfiguratie 3)

De wijziging beoogt de opheffing van een discrepantie tussen de voorschriften van het ROSR en die van de Inland ECDIS-standaard inzake de vereisten voor Inland ECDIS-apparaten die in de navigatiemodus in systeemconfiguraties 2 en 3 van de Inland ECDIS-standaard worden gebruikt. De voorschriften van het ROSR worden op deze wijze in overeenstemming gebracht met de Inland ECDIS-standaard.

De wijzigingen zijn eind 2016 van kracht geworden.

Voor alle details, zie https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2016-68015.html.

Bron: Officiële bekendmakingen

Wet verduidelijking voorschriften woonboten

Dit voorstel wijzigt de Woningwet en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en beoogt de voorschriften voor woonboten te verduidelijken.

Met dit voorstel worden enkele voorschriften en overgangsrechtelijke bepalingen opgenomen in de Woningwet en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) om rechtszekerheid te geven ten aanzien van de juridische status van woonboten en andere drijvende objecten die hoofdzakelijk worden gebruikt voor verblijf. Het gaat om drijvende objecten waarop primair wordt gewoond zoals op een woonboot of drijvende objecten waarop personen verblijven zoals een hotel of restaurant.

Deze samenvatting is gebaseerd op het wetsvoorstel en de memorie van toelichting zoals ingediend bij de Tweede Kamer.

Het voorstel (TK, nr. 2) is op 20 december 2016 met algemene stemmen aangenomen door de Tweede Kamer. De Eerste Kamer heeft het voorstel op 24 januari 2017 als hamerstuk afgedaan. De wet wordt naar verwachting in 2018 van kracht.

Voorstel van wet:

De Woningwet wordt als volgt gewijzigd:
In artikel 1 wordt na het zesde lid een lid toegevoegd, luidende:
7. Voor de toepassing van het bij of krachtens deze wet bepaalde is een schip dat wordt gebruikt voor verblijf en dat is bestemd en wordt gebruikt voor de vaart geen bouwwerk.

Na artikel 130 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 131
1. Op een op het tijdstip van inwerkingtreding van de Wet verduidelijking voorschriften woonboten bestaande woonboot of bestaand ander drijvend object dat hoofdzakelijk wordt gebruikt voor verblijf zijn de artikelen 1b voor zover het de voorschriften, bedoeld in artikel 2, eerste lid, betreft, 7b en 13 niet van toepassing.



2. Indien op het tijdstip van inwerkingtreding van de Wet verduidelijking voorschriften woonboten bij of krachtens een gemeentelijke verordening voorschriften zijn gegeven over het uiterlijk van woonboten of andere drijvende objecten die hoofdzakelijk worden gebruikt voor verblijf, worden die voorschriften aangemerkt als onderdeel van een welstandsnota als bedoeld in artikel 12a, eerste lid, tot het tijdstip waarop een nieuwe welstandsnota als bedoeld in artikel 12a, eerste lid, wordt vastgesteld.

De Wet algemene bepalingen omgevingsrecht wordt als volgt gewijzigd:

Na artikel 2.24 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 2.24a
1. Een drijvend bouwwerk waarvoor een omgevingsvergunning is verleend, kan in verband met werkzaamheden worden verplaatst en op dezelfde locatie worden teruggeplaatst met behoud van die vergunning.
2. Onverminderd het eerste lid kan in een omgevingsvergunning met betrekking tot een drijvend bouwwerk op aanvraag worden bepaald dat het bouwwerk op grond van die vergunning kan worden verplaatst en op dezelfde locatie kan worden teruggeplaatst.

Na artikel 8.2 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 8.2a
1. Indien voor het bouwen of gebruiken van een woonboot of een ander drijvend object dat hoofdzakelijk wordt gebruikt voor verblijf voor of op het tijdstip van inwerkingtreding van de Wet verduidelijking voorschriften woonboten krachtens een provinciale of een gemeentelijke verordening een vergunning of ontheffing is verleend, wordt die vergunning of ontheffing gelijkgesteld met een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onderdeel a, c of d.
2. Een woonboot of een ander drijvend object dat hoofdzakelijk wordt gebruikt voor verblijf ten aanzien waarvan tot het tijdstip van inwerkingtreding van de Wet

verduidelijking voorschriften woonboten krachtens een provinciale of een gemeentelijke verordening geen vergunning of ontheffing werd vereist voor het bouwen of gebruiken ervan, wordt met ingang van het tijdstip van inwerkingtreding van de Wet verduidelijking voorschriften woonboten gelijkgesteld met een bouwwerk waarvoor een omgevingsvergunning als bedoeld in de artikelen 2.1, eerste lid, onderdelen a, c of d is verleend.
3. Voorwaarden waaronder een vergunning of ontheffing als bedoeld in het eerste of tweede lid is verleend, worden gelijkgesteld met aan de omgevingsvergunning verbonden voorschriften.

Zie voor alle details,
https://www.eerstekamer.nl/wetsvoorstel/34434_wet_verduidelijking.

Bron: Eerste Kamer

Nulmeting gemeente Amsterdam naar aanleiding van de Wet verduidelijking voorschriften woonboten

Naar aanleiding van dit voorstel van wet heeft de gemeente Amsterdam een nulmeting uitgevoerd onder de volgende argumentatie:

In het voorstel voor de WvvW is een overgangsrecht opgenomen die geldt voor alle bestaande woonboten die voldoen aan de lokaal geldende regels. Dat overgangsrecht geldt ook voor toekomstige verbouwingen.

Wat als de nulmeting afwijkingen oplevert?
Om te kunnen bepalen of een woonboot bij de inwerkingtreding van de WvvW onder het overgangsrecht valt, moet deze nulmeting uitgevoerd worden. Uit de meting moet onder andere duidelijk worden of voor de woonboot een geldige ligplaatsvergunning is afgegeven.
Woonboten waarvoor geen geldige ligplaatsvergunning is afgegeven, vallen niet onder het overgangsrecht.
Ook kan het zijn dat de bij ons bekende gegevens niet overeen komen met de werkelijkheid. Wat de gevolgen hiervan zijn, is nog niet duidelijk. Het kan betekenen dat de vergunning - als die er is - moet worden aangepast ,dat geconstateerde illegale situaties worden gehandhaafd of dat u uw woonboot moet aanpassen conform uw bestaande vergunning.

Bron: Brief gemeente Amsterdam

Wetgeving woonboten naar Tweede Kamer

Op dinsdag 20 december 2016 stemt de Tweede Kamer over de Wet verduidelijking voorschriften woonboten. Naar verwachting zal de wet pas op 1 januari 2018 in werking treden, omdat ten gevolge van deze wet ook het Bouwbesluit moet worden aangepast. Inmiddels zijn de gevolgen voor het varend erfgoed bekend.
Over verschillende aspecten in relatie tot varend erfgoed is al eerder bericht, de LVBHB plaatste op haar website een overzicht.

Ten gevolge van de wet zullen woonboten als bouwwerk worden aangemerkt en dientengevolge aan het Bouwbesluit moeten voldoen. Bestaande gevallen krijgen op grond van overgangsrecht automatisch een vergunning alsof deze aan het Bouwbesluit voldoen.

In de wet is door een langdurige lobby van de FVEN en de LVBHB een uitzondering gemaakt voor varende woonschepen (of varende schepen met een andere verblijfsfunctie), waardoor het grootste deel van het varend erfgoed buiten de regeling gaat vallen. In de huidige wetgeving en jurisprudentie is al geregeld dat pleziervaart, chartervaart en beroepsvaart onder de nieuwe regeling niet als bouwwerk wordt aangemerkt.

In de toelichting bij de wet wordt dat uitgebreid verduidelijkt, onder andere door te stellen dat:

Het betreft de categorie (historische) varende schepen waarop wordt verbleven (wonen, restaurant, museum en dergelijke). Deze schepen liggen veelal langere tijd stil, maar er wordt af en toe mee gevaren. Toepassing van de bouwregelgeving op deze varende schepen is voor een deel niet mogelijk. Ook hebben veel van deze schepen een historisch karakter hetgeen verloren zou gaan indien deze schepen moeten voldoen aan de bouwregelgeving.
Het vastleggen van deze uitzondering is dan ook vooral van belang voor het behoud van de groep historische schepen die zo nu en dan varen en die tevens gebruikt worden om op te wonen of om als museum te fungeren.

Bron: Scheepspost

Wetgeving woonboten naar Tweede Kamer uitgebreid

Op dinsdag 20 december 2016 stemt de Tweede Kamer over de Wet verduidelijking voorschriften woonboten. Naar verwachting zal de wet pas op 1 januari 2018 in werking treden, omdat ten gevolge van deze wet ook het Bouwbesluit moet worden aangepast. Inmiddels zijn de gevolgen voor het varend erfgoed bekend.
Over verschillende aspecten in relatie tot varend erfgoed is al eerder bericht, hierbij een overzicht.

Ten gevolge van de wet zullen woonboten als bouwwerk worden aangemerkt en dientengevolge aan het Bouwbesluit moeten voldoen. Bestaande gevallen krijgen op grond van overgangsrecht automatisch een vergunning alsof deze aan het Bouwbesluit voldoen.

<u>Schepen voor verblijf en bestemd en gebruikt voor de vaart</u>
In de wet is door een langdurige lobby van de FVEN en de LVBHB een uitzondering gemaakt voor varende woonschepen (of varende schepen met een andere verblijfsfunctie), waardoor het grootste deel van het varend erfgoed buiten de regeling gaat vallen. In de huidige wetgeving en jurisprudentie is al geregeld dat pleziervaart, chartervaart en beroepsvaart onder de nieuwe regeling niet als bouwwerk wordt aangemerkt. De vraag is lange tijd geweest hoe een varend schip dat als belangrijkste functie wonen heeft moet worden gedefinieerd. In de wet staat nu:
Een schip dat wordt gebruikt voor verblijf en dat is bestemd en wordt gebruikt voor de vaart is geen bouwwerk.

In de toelichting bij de wet wordt dat uitgebreid verduidelijkt, onder andere door te stellen dat:
Het betreft de categorie (historische) varende schepen waarop wordt verbleven (wonen, restaurant, museum en dergelijke). Deze schepen liggen veelal langere tijd stil, maar er wordt af en toe mee gevaren. Toepassing van de bouwregelgeving op deze varende schepen is voor een deel niet mogelijk. Ook hebben veel van deze schepen een historisch karakter hetgeen verloren zou gaan indien deze schepen moeten voldoen aan de bouwregelgeving.
Het vastleggen van deze uitzondering is dan ook vooral van belang voor het behoud van de groep historische schepen die zo nu en dan varen en die tevens gebruikt worden om op te wonen of om als museum te fungeren.
Bekijk de tekst van de wet hier, http://www.lvbhb.nl/wp-content/uploads/2016/12/HL-161216-Wet-verduidelijking-voorschriften-woonboten-varende-schepen.pages.pdf (pdf, 62 kb).

Het gaat dus om schepen die zijn bestemd om mee te varen en ook werkelijk varen, ook al is dat slechts af en toe. Voor schepen die CVO-plichtig zijn is het daarom van belang dat het schip een CVO heeft, anders is het mogelijk dat het schip gezien wordt als niet bestemd om mee te varen, omdat je er volgens de vaarregels niet mee màg varen. Ben je niet CVO-plichtig dan zal je schip ingericht moeten zijn en in staat moeten zijn om te varen.
Bij de bepaling of een schip voor de vaart is bestemd kan echter naar meer aspecten worden gekeken dan alleen of het schip gebruikt mag worden om mee te varen op grond van de Binnenvaartwet. Zo kan de vorm van het casco en het materiaalgebruik, de bedoeling waarmee het schip oorspronkelijk is gemaakt, of de aanwezigheid van een stuurinrichting worden meegewogen. Omdat niet aan alle aspecten hoeft te worden voldaan kan daarom bijvoorbeeld ook een sleepschip bestemd zijn voor de vaart, ondanks dat het niet zelfstandig kan varen.

<u>Behoud van varend erfgoed</u>
In de toelichting worden naast wonen een aantal andere functies genoemd, die niet uitputtend, maar als voorbeeld bedoeld zijn. De functie kan dus ook die van werkplaats of kantoor zijn. De uitzondering is bedoeld voor alle varende en niet alleen voor historische schepen.
Daardoor is voorkomen dat er gedefinieerd zou moeten worden wat een historisch schip is en vallen ook replica's of varende historische casco's met een niet-historische opbouw onder de uitzondering. Ook staat er vermeld dat de uitzondering bedoeld is om historische schepen te kunnen behouden zonder dat het historische karakter verloren gaat. In geval van twijfel zal op grond van die toelichting een historisch schip eerder onder de uitzonderingsbepaling vallen en daarom niet als bouwwerk worden aangemerkt.

<u>Overgangsrecht bestaande gevallen</u>
Schepen die volgens bovenstaande toelichting niet bestemd zijn om te varen worden na inwerkingtreding van de wet wel als bouwwerk aangemerkt. In geval van varend erfgoed kan dat gelden voor schepen die als woning, museum of kantoor zijn ingericht en waarvan de vaarinrichting (gedeeltelijk) ontmanteld is en die bijvoorbeeld met spudpalen zijn vastgezet. Echter, voor alle bestaande gevallen verandert er feitelijk niets. Voor alle bestaande woonboten waarvan eerder werd aangenomen dat het geen bouwwerken waren en die voldeden aan de lokale regels, wordt met de nieuwe wet voorzien in overgangsrecht.
Op deze wijze kunnen die constructies blijven liggen, zonder dat zij verplicht verbouwd moeten worden om alsnog te kunnen voldoen aan de Woningwet en de nieuwbouweisen uit het Bouwbesluit. Voor de bestaande gevallen zullen wel minimumeisen met betrekking tot veiligheid en gezondheid gelden, zodat er in onveilige situaties wel ingegrepen kan worden.

Volgens het overgangsrecht geldt dat:
Indien voor het bouwen of gebruiken van een woonboot (…) krachtens een provinciale of een gemeentelijke verordening een vergunning of ontheffing is verleend, wordt die vergunning of ontheffing gelijkgesteld met een omgevingsvergunning.
Dit geldt ook voor een woonboot (…) waarvan krachtens een provinciale of een gemeentelijke verordening geen vergunning of ontheffing werd vereist voor het bouwen of gebruiken ervan.
Deze laatste zin lijkt te voorkomen dat je buiten het overgangsrecht zou vallen wanneer je in water ligt waar de provincie of gemeente geen zeggenschap over heeft, zoals Rijkswater of in water dat door een private partij wordt beheerd. Het overgangsrecht staat hier,
http://www.lvbhb.nl/wp-content/uploads/2016/12/HL-161216-Overgangsrecht.pages.pdf (pdf, 60 kb).

<u>Functiewijziging</u>
Om herbestemming van schepen die uit de vaart worden genomen in nieuwe situaties niet door deze regeling in gebruik of verbouwingsmogelijkheden te beperken is de intentie dat voor deze schepen het grootste deel van het Bouwbesluit niet van toepassing is. De technische voorschriften zullen niet gelden, maar ook voor deze situaties zullen er wel minimumeisen met betrekking tot veiligheid en gezondheid gaan gelden. De formulering hiervoor in het Bouwbesluit staat nog niet vast.

<u>Woonarken</u>
De wet is eigenlijk bedoeld om nieuwbouw van woonarken voor een groot deel gelijk te behandelen aan woningen op de vaste wal. Voor nieuwe waterwoningen, watervilla's, of wat voor mooie naam je aan een woonark kunt geven, geldt dat een omgevingsvergunning moet worden aangevraagd en dat een groot deel van het bouwbesluit van toepassing is, met aanpassingen daar waar de situatie voor woonarken duidelijk anders is dan voor woningen op de wal.

<u>Wetswijziging</u>
De verwachting is dat de Tweede Kamer instemt met de wet. Voordat alle procedures van de wet en van de wijziging van het Bouwbesluit zijn doorlopen zijn we naar verwachting een jaar verder. Omdat de wet verduidelijking moet geven aan een situatie waar de huidige praktijk niet aan de regelgeving voldoet wordt er naar gestreefd de procedures te versnellen. De wet kan dan mogelijk al tussen 1 juli 2017 en 1 januari 2018 in werking treden. We zijn dan drie tot drieëneenhalf jaar verder dan de uitspraak van de Raad van State in april 2014, die een aanpassing van de

wet noodzakelijk maakte. Nadat er aanvankelijk veel onzekerheid was over wat de nieuwe wet voor het varend erfgoed zou betekenen zijn de gesprekken vanuit de FVEN en de LVBHB in de ambtelijke werkgroep die de wetgeving voorbereid de afgelopen tijd zeer constructief geweest.

Omgevingswet
Ondertussen wordt de wetgeving die betrekking heeft op bouwen en ruimtelijke ordening in een grote juridische verbouwing samengevoegd tot de nieuwe Omgevingswet. In september zijn als reactie op het voorstel van deze Omgevingswet door veel partijen reacties ingediend, waaronder door de FVEN en de LVBHB (deze zienswijze is hier http://www.lvbhb.nl/werkgroepen/werkgroep-hal/omgevingswet-en-varend-erfgoed/ te zien).
De operatie om tot deze wet te komen is met de ca. 5000 pagina's aan wetgeving zo groot dat niemand de werkelijke impact van de nieuwe wet lijkt te overzien. Omdat ervoor gekozen is varende schepen niet als bouwwerk aan te merken lijkt het er op dat de Omgevingswet niet direct invloed zal hebben op de vloot van varend erfgoed. Echter, ligplaatsen, erfgoedhavens of de zogenaamde maritieme ensembles kunnen er wel mee te maken krijgen. De inzet van de reactie die door de behoudsorganisaties is ingediend is om duidelijk te krijgen dat de nieuwe wetgeving daar geen negatieve invloed op heeft.
De komende tijd zullen daar gesprekken over plaats gaan vinden.

Roel Bosch
voorzitter werkgroep Havens en Ligplaatsen

N.B. Of een schip als bouwwerk zal worden aangemerkt is in geval van een juridische strijd uiteindelijk aan de rechter, die daar haar of zijn eigen oordeel over zal geven.
Aan bovenstaande kan uiteindelijk geen enkel recht worden ontleend.

Bron: LVBHB

Vragen Eerste Kamer over ontwerpbesluiten Omgevingswet beantwoord

Minister Schultz van Haegen heeft de vragen van de Eerste Kamer over de ontwerpbesluiten bij de Omgevingswet beantwoord. Tezamen stelden de fracties 154 vragen. In haar begeleidende brief licht de Minister het proces van de ontwerpbesluiten toe in relatie tot de Invoeringswet Omgevingswet en de aanvullingswetten. Ook gaat ze in op recente ontwikkelingen rond complexe bedrijven en het Natuurnetwerk Nederland.
De behandeling van de ontwerpbesluiten is een belangrijke stap op weg naar de stelselherziening van het omgevingsrecht. Het gaat om vier algemene maatregelen van bestuur (AMvB's): het Omgevingsbesluit, het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl), het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal) en het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl).

Invoeringswet
Het kabinet werkt aan verschillende trajecten die nog zullen leiden tot aanvullingen van de vier ontwerpbesluiten. Met de voorgenomen Invoeringswet Omgevingswet, waarover de openbare consultatie recent is afgerond, past het kabinet de Omgevingswet aan. De consequenties van de Invoeringswet voor de vier algemene maatregelen van bestuur komen aan de orde bij het voorgenomen Invoeringsbesluit Omgevingswet. Het ontwerp van de Invoeringswet wordt samen met de ontwerpen van het Omgevingsbesluit, het Bkl, het Bal en het Bbl voorgelegd aan de Afdeling advisering van de Raad van State.

Aanvullingswetten
Naast de Invoeringswet en het Invoeringsbesluit lopen trajecten voor een viertal aanvullingswetten: bodem, geluid, grondeigendom en natuur. De voorgenomen aanvullingswetten wijzigen de Omgevingswet.
De onderliggende aanvullingsbesluiten zullen de vier AMvB's wijzigen.

Zie
https://www.omgevingswetportaal.nl/actueel/nieuws/2017/03/22/vragen-eerste-kamer-over-ontwerpbesluiten-omgevingswet-beantwoord.
Zie ook http://aandeslagmetdeomgevingswet.nl/

Bron: Omgevingswet portaal

Alleen keuringen door dezelfde instantie worden erkend!

Keuringen kunnen door diverse instanties gedaan worden. Dat kan een verzekeringsmaatschappij zijn of een apart keuringsbureau of een zelfstandige keurmeester.
Voor het CvO is ook een vlakkeuring nodig, dezelfde die verzekeringsmaatschappijen vereisen.
Je zou denken dat het niet uitmaakt wie welke keuring doet omdat de keuringsinstanties allemaal gecertificeerd zijn. Niets is minder waar. Het blijkt nu dat de verschillende partijen elkaars keuringen niet erkennen. Dus laat je het vlak keuren door de ene partij en wil je een CvO keuring van een andere partij dan ben je in de aap gelogeerd.

Gedwongen winkelnering
Het bestuur heeft EOC, Register Holland en de NBKB (Nederlands Bureau Keuringen Binnenvaart) gevraagd of zij elkaars keuringen erkennen. Alle drie schrijven ze dat in principe niet te doen. Er is hier dus sprake van gedwongen winkelnering. Wil je een CvO aanvragen via Register Holland en heeft de EOC net je vlak gekeurd voor de verzekering, dan moet je nog een keer betalen voor een vlakkeuring door Register Holland. Register Holland en EOC zeggen wel de keuringen onder toezicht van de NBKB te erkennen. Het is dus een ingewikkeld verhaal en eigenlijk is de enige makkelijke en 'goedkope' oplossing beide keuringen door de zelfde partij te laten doen.

De brief van het bestuur en de antwoorden van Register Holland, NBKB en EOC zijn hier te downloaden (112 kb), zie http://www.lvbhb.nl/wp-content/uploads/2016/08/Casco-en-veiligheidskeuring-.pdf.

Het bestuur wil dit voorleggen aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (IL&T) van het ministerie van

Infrastructuur en Milieu. Het anwoord van de ILT kwam eind 2016:

Volgens ISO 17020 mag een derde (mits deze partij voldoet aan allerlei voorwaarden) een deel van het onderzoek uitvoeren. Of een marktpartij dit (deel)onderzoek laat uitvoeren door een andere partij, is de keuze van de marktpartij. Een marktpartij bepaalt zelf of ze het gehele onderzoek doen en hoeven de cascokeuring van een andere partij niet te accepteren.

Bron: LVBHB en ILT

BSC erkend als keuringsinstantie voor de binnenvaart

Maandenlang werkten Robin Hoekstra en Lydia Groot aan de voorbereiding, accreditatie en het aanwijzingsproces van Bureau Scheepvaart Certificering (BSC). Nu is het zover; de Inspectie Leefomgeving en Transport BSC wijst aan als nieuwe keuringsinstantie voor de binnenvaart. BSC is daardoor naast het NBKB en Register Holland de derde marktpartij die keuringen en certificeringen van binnenvaartschepen mag verzorgen.
Dat is goed nieuws, simpelweg omdat er meer te kiezen valt voor de maritieme sector.

Door de transparante en efficiënte manier van werken biedt BSC een klantgerichte dienstverlening tegen een concurrerend tarief. Een belangrijk instrument hiervoor is de eigen webapplicatie. Deze geeft de klant een helder inzicht in het dossier van zijn of haar schip. BSC levert bovendien extra service door haar klanten tijdig te informeren over de verloopdata van de scheepspapieren.

Met hun ervaring en vooruitstrevende manier van werken willen de medewerkers van BSC de scheepseigenaar zo goed mogelijk van dienst zijn bij het certificeringsproces van het schip. Voor meer informatie en de tarieven, zie http://www.scheepvaartcertificering.nl/.

Bron: Scheepspost

LVBHB start campagne voor certificering

Onder de noemer "Houd de vaart er in, ook na 30 december 2018" is het Historisch Bedrijfsvaartuig een folderactie begonnen. Om eigenaren van schepen langer dan 20 meter, of met een LxBxT >100m3 te informeren over de komende certificeringsplicht per 31 december 2018.

In de Binnenvaartwet van 2009 staan de wettelijke eisen waaraan ook historische schepen moeten voldoen.
Tot en met 30 december 2018 kan je een Certificaat van Onderzoek (CvO) krijgen volgens de (overgangs-)eisen, ook als het niet aan alle regels voor nieuwbouwschepen voldoet. Vraag je een CvO aan na 30 december 2018 dan moet je schip aan de nieuwbouwregels voldoen, wat vaak niet haalbaar is voor historische schepen.

Heeft u na 30 december 2018 géén CvO, dan mag uw schip niet meer zelfstandig varen. Een bezoek aan de werf bv kan alleen wanneer u gesleept wordt. Ook kan uw schip fors in waarde dalen, of wordt mogelijk onverkoopbaar. Alsnog een CvO halen na 2018 is voor de meeste historische schepen vrijwel onmogelijk, omdat het schip dan aan de eisen voor moderne schepen moet voldoen. Onmogelijk of uiterst kostbaar.



Kijk hier voor de folder, http://www.lvbhb.nl/wp-content/uploads/2017/01/LVBHB-folder-CvO-.pdf.
Meer over de folder vind je hier, http://www.lvbhb.nl/nieuws/bestuursnieuws/positieve-reacties-folderactie-cvo/.

Bron: Scheepspost

CvO-actie help mee folders te verspreiden!

Het behoud van historische bedrijfsvaartuigen gaat ons aan het hart. En dat geldt niet alleen voor onze 'eigen' schepen maar voor al het Varend Erfgoed dat Nederland (nog) rijk is. Er is een regelrechte bedreiging voor het behoud van al die schepen door de invoering van het CvO op 31 december 2018.

Wie niet op tijd een CvO regelt, heeft na 30 december 2018 een levensgroot probleem.

De problematiek van het CvO is binnen onze vereniging genoegzaam bekend (wie kan het nog gemist hebben?) maar daarbuiten is het heel anders gesteld. We vrezen dat er nog heel veel eigenaren van prachtige schepen onwetend zijn over het zwaard van Damocles dat onherroepelijk valt eind 2018.

Hoe bereik je al die buitenstaanders?
Om de eigenaren van CvO-plichtige schepen buiten onze vereniging te bereiken hebben we een folderactie bedacht. De folders dienen schip-aan-schip bezorgd te worden. Doel is om een landelijke dekking te bereiken en we menen met inzet van al onze leden een heel end te kunnen komen. Concrete vraag aan u is om zo veel mogelijk CvO-plichtige schepen in de directe omgeving van een folder te voorzien. Hoewel het primaire doel is om eigenaren te attenderen op de CvO-plicht is de achterzijde van de folder erop gericht om extra leden te werven; hoe groter de vereniging des te sterker we staan! U kunt de folders aanvragen bij Jan Marijt (penningmeester@lvbhb.nl). Ik hoop dat u wilt meewerken aan deze folderactie en wens u alle goeds in 2017 toe!
Rolf van der Mark

Bron: Bulletalie LVBHB

Positieve reacties folderactie CvO

Van verschillende kanten horen we positieve reacties op de door ons ontketende folderactie om het Certificaat van Onderzoek ook voor niet-leden onder de aandacht te brengen. Zo meldde (bijvoorbeeld) Martine van Lier (tot voor kort voorzitter van de FVEN) dat ze zal proberen gemeenten zo ver te krijgen dat de folders ook via een andere route bij de eigenaren van schepen komen. Dat is goed voor het varend erfgoed maar ook motiverend om dergelijke inspanningen te blijven doen. Want een dergelijke actie gaat bepaald niet 'vanzelf".

Behalve heel veel voorwerk en moeite/tijd voor tekst en vormgeving (met dank aan een aantal ook op dat vlak heel actieve leden) moesten we als bestuur ook flink aan de bak om de enveloppen etc. verzendklaar te maken. Uiteraard is de folderactie pas een succes als we hiermee een (hopelijk flink) aantal schepen weten te 'redden' door de eigenaren te behoeden voor een erg onaangename verrassing na 30 december 2018. Het is lastig om daar zicht op te krijgen maar het zou kunnen dat we enig idee krijgen door aanmelding van nieuwe leden als 'bijvangst' van de folderactie.

http://www.lvbhb.nl/wp-content/uploads/2017/01/LVBHB-folder-CvO-.pdf

Als vervolg op de folderactie broeden we nog op een tweede stap om via een andere weg het certificaat onder de aandacht te brengen. Dat zou kunnen bijvoorbeeld via gemeenten en/of een advertentie o.i.d. in een landelijk magazine voor waterbewoners. Kortom: in 2017 is er nog wat te doen….

Ook langs deze weg een prettige jaarwisseling gewenst!!

Rolf van der Mark
Voorzitter LVBHB

Bron: LVBHB

Stilleggen van schepen

Wanneer een schip wordt gebruikt zonder dat daarvoor een geldig certificaat is afgegeven, legt de Inspectie Leefomgeving en Transport een spoedeisende bestuursdwang op. De reden hiervoor is dat de basisveiligheid dat het schip technisch geschikt voor gebruik is, niet kan worden vastgesteld.
Dit betekent dat het schip niet gebruikt mag worden zolang er geen certificaat voor is afgegeven. De eigenaar kan een certificerende instantie inschakelen om te laten onderzoeken of het schip voldoet aan de eisen. Als dit het geval is zal de certificerende instantie het certificaat afgeven en kan het schip weer in de vaart worden genomen.

Certificaat van onderzoek
Wanneer een schip voldoet aan de daarvoor geldende technische eisen wordt een certificaat van onderzoek afgegeven. Voor elk type schip gelden specifieke technische eisen waardoor technisch gezien veilig gebruik van het schip is geborgd. In zekere zin is een certificaat van onderzoek te vergelijken met de APK-keuring van de auto. Zoals het niet is toegestaan om met een auto te rijden die niet of niet tijdig is gekeurd is het ook niet geoorloofd om met een schip te varen wat niet is voorzien van een geldig certificaat.
Passagiersschepen, veerponten, veerboten, drijvende instellingen en binnenschepen die gevaarlijke stoffen vervoeren of langszij gaan bij schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren moeten een certificaat hebben. Voor de andere type schepen of hechte samenstellen is een certificaat verplicht vanaf een lengte van 20 meter of een product van lengte, breedte en diepgang vanaf 100 m3.

Voorlopig certificaat
De Inspectie Leefomgeving en Transport komt ook regelmatig verlopen voorlopige certificaten tegen.
De voorlopige certificaten hebben doorgaans een korte geldigheidsduur. Het uitgangspunt is dat binnen deze geldigheidsduur de reden waarom er nog geen definitief certificaat kan worden afgegeven is weggenomen.
Ook wanneer er sprake is van een verlopen voorlopig certificaat kan de ILT beslissen om spoedeisende bestuursdwang toe te passen. Dit is afhankelijk van de situatie en de informatie van de certificerende instantie.

Boeterapport
Naast het toepassen van de spoedeisende bestuursdwang kan er een boeterapport worden aangezegd voor de overtreding dat niet is voldaan aan de wettelijke verplichting om een certificaat te hebben.

Voorschriften
Op de certificaten staan voorschriften. Bijvoorbeeld of er een ander schip langszij genomen mag worden. Als er niet wordt voldaan aan voorschriften heeft de inspectie ook de mogelijkheid om spoedeisende bestuursdwang toe te passen. Als er een schip langszij genomen wordt terwijl niet op het certificaat is aangetekend dat dit is toegestaan kan de last worden gegeven om deze situatie op te heffen.
De inspectie treft buiten de hoofdcorridors regelmatig ongecertificeerde schepen aan. Het is van belang na te gaan

of een schip moet worden gecertificeerd. Stillegging heeft nadelige gevolgen voor de bedrijfsvoering.

Naschrift redactie: **Het stilleggen van pleziervaartuigen zonder geldig certificaat na 1 januari 2019 mag volgens de Binnenvaartwet. Of de ILT of andere handhavers dat ook meteen gaan doen, is de vraag. Laat het als eigenaar niet zover komen en zorg op tijd voor de juiste keuringen en dat het certificaat aan boord is!**

Bron: ILT

Vaarverbod dreigt voor varende woonschepen

Er hangt de eigenaren van grotere pleziervaartuigen een nog maar nauwelijks gesignaleerd gevaar boven het hoofd. Dat zeggen deskundigen uit de scheepsmakelaardij en verzekeringswereld. Vanwege nieuwe Europese regelgeving kunnen schepen vanaf 20 meter over twee jaar zo goed als waardeloos worden.

De dreiging is niet nieuw, maar wordt wel steeds actueler. De Europese Unie stelde in 2006 de richtlijn EU 2006/87 'tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen' vast. Er staan voorschriften in waaraan een schip moet voldoen om te worden goedgekeurd voor een Certificaat van Onderzoek. Zo'n CvO is nodig om te mogen varen.

De regeling wordt nu urgent vanwege een in de richtlijn genoemde datum, namelijk 30 december 2018. Dat is de dag waarop de overgangsregeling vervalt. Met ingang van dat moment moeten scheepseigenaren hun bezit volgens de nieuwe, vanuit Brussel voorgeschreven eisen laten keuren. Tot die tijd kan er nog op de oude voorwaarden worden verlengd.

Bron: Scheepspost

CvO hercertificering en meer

Terwijl heel wat schippers nog aanhikken tegen de eerste aanvraag van het Certificaat van Onderzoek (CvO, liever gezegd het CBB, zie hieronder) zitten wij bij de vroege vogels. Ons certificaat moet al weer verlengd worden, omdat onze tjalk sinds april 2010 CvO-gecertificeerd is. Een herkeuring in combinatie met de zevenjaarlijkse vlakkeuring was in september 2016 aan de orde.
EOC is onze verzekeraar en stuurt zijn keurmeester Peter Voerman. Wij liggen met de Aeolus hoog en droog op de werf Nieko in Franeker. Peter klimt bij ons aan boord en haalt zijn computer, een printertje en lijst uit zijn tas, klein bedrukt, een A4'tje vol. We houden ons hart vast. Voerman stelt ons gerust: *'Niet alles geldt voor jullie, sommige zaken zijn specifiek voor de Rijn en daar komen jullie toch niet.'*

<u>Zorgen</u>
Toch maken we ons wel degelijk zorgen. In 2010 was alles nieuw; klaarblijkelijk gevaar vormde de basis voor de keuring tijdens de overgangsperiode, die op 30 december 2018 eindigt. De toenmalige Scheepvaartinspectie had tien punten gegeven waarnaar gekeken moest worden, zoals de gasinstallatie, stuurinrichting, ruitenwissers en geluid in de stuurhut. Dat schoot lekker op, want we hadden en hebben nog steeds geen van dat alles (tja, zeilende tjalk, buiten sturen met helmhout en elektrisch koken). Sindsdien zijn er aandachtspunten bijgekomen, voortschrijdend inzicht. Bovendien blijkt uit de verhalen in de loop der tijd dat er behoorlijk wat verschil zit tussen de verschillende keuringen. Mag een vlakkeuring nou zes maanden oud zijn of twee jaar bijvoorbeeld, zoals bleek uit presentaties die LVBHB-leden kregen van verschillende partijen.

Ook blijkt dat verschillende keuringsorganisaties elkaars keuringsrapporten niet accepteren. Gelukkig is dat voor ons dan niet relevant omdat EOC zowel de vlakkeuring als de keuring voor het CvO/CBB doet, zij het dat het twee aparte organisaties binnen hetzelfde bedrijf zijn. Toch lost dat niet alles op.

We vragen Peter of elke expert het op zijn eigen manier doet. Voerman geeft aan dat de EOC-experts regelmatig rond de tafel zitten. Grote verschillen kunnen er nooit optreden volgens hem, wel een bepaalde voorkeur voor aandachtspunten, veroorzaakt bijvoorbeeld door de herinnering aan een zwaar schadegeval, achtergrond en ervaring.

Niet alleen wij maken ons zorgen, ook EOC. Nog lang niet alle historische schepen zijn gecertificeerd, omdat bij veel LVBHB'ers de angst heerst dat hun schip niet door de keuring heen komt. Voerman: *'Ik heb al 250 schepen gedaan en allemaal zijn ze gecertificeerd, dus die angst is ongegrond.'* Ook wachten mensen, soms uit kostenoverwegingen, tot het laatste ogenblik met het risico dat er dan lange wachtrijen ontstaan. Hoe daar mee om zal worden gegaan is onduidelijk, maar heb je op 31 december 2018 geen CvO/CBB, dan kan er niet (legaal) gevaren worden.

<u>Europese richtlijn 2006/87/eg Versie M10 Hoofdstuk 21</u>
Dit hoofdstuk uit de Europese richtlijn is niets anders dan een opsomming van artikelen uit de rest van de regelgeving die van toepassing zijn op pleziervaartuigen. Wat er niet in staat, geldt niet. De keerzijde is: als je iets hebt dat onder regelgeving valt, moet het er wel aan voldoen. Ook Peter is kritisch op de vele regels en regeltjes. Hij vertelt dat hij in zijn carrière (hij werkt al 24 jaar als inspecteur en hij komt uit een binnenvaartfamilie) voortdurend nieuwe regeltjes ziet verschijnen en dat hij van elk regeltje het ongeluk kan opnoemen dat eraan voorafging. Zo zullen er vast weer strengere regels komen voor het keuren van (houten) masten na het recente ongeluk met de gebroken mast van het charterschip Amicitia waarbij drie doden vielen.
Hoe dramatisch dit ongeluk ook is, de wereld lijkt een beetje gek geworden. Mensen willen van alles ervaren, beoefenen en meemaken, maar er mogen geen ongelukken gebeuren.

Een ander voorbeeld van overdreven regelgeving is dat het bakje van vier meter lengte, dat de kanten maait van een kanaal waar AIS verplicht is, een AIS moet hebben omdat het een drijvende inrichting is, zelfs als er op dat kanaal alleen maar jachtjes varen zonder AIS!

Pettenprobleem
Dan zijn er natuurlijk algemene wetten, die boven de regels voor het CvO/CBB staan. Dat geeft ook gelijk het grijze gebied aan, dat een petten probleem veroorzaakt.
Zoals hiervoor aangegeven, is het handig dat de verschillende keuringen in één hand zijn, aan de andere kant illustreert dat gelijk het pettenprobleem.
Mag een inspecteur, wanneer hij voor het CvO/CBB keurt, ook andere zaken meenemen die weliswaar wettelijk verplicht zijn, maar niet in hoofdstuk 21 voor het CvO/CBB staan? En met welke pet op doet hij dat: met de EOC-verzekeringspet of met de EOC-expertisepet?
Bij de scheepseigenaar kan dat verwarring veroorzaken. Zijn de aangegeven maatregelen nu voor het CvO/CBB, of om het verzekeringsrisico omlaag te brengen? Wij moeten bijvoorbeeld een bilge-alarm aanleggen. CvO/CBB?
Nee, maar wel verstandig.

Daarnaast is er de discussie over het handhaven van de regels van het BPR. Het is de verantwoordelijkheid van de eigenaar dat zijn/haar schip aan het BPR voldoet.
De toepassing van het BPR wordt gecontroleerd door de Rijkspolitie te Water en door controleurs van IL&T, RWS, Agentschap Telecom en andere BOA's mits ze zich kunnen legitimeren met identiteitsbewijs en het bewijs dat ze BOA zijn. Bovendien moeten ze een geldige reden voor de controle opgeven. Die controle ligt dus niet bij de CvO/CBBinspectie, dat wil zeggen dat de inspecteur wel zaken kan aangeven, maar niet mag gebruiken om het CvO/CBB te weigeren.

Kosten
Het afgeven van het CvO/CBB is geprivatiseerd en wordt verzorgd door het Nederlands Bureau Keuringen Binnenvaart (of Register Holland of BSC) dat ook een flink deel van de kosten veroorzaakt, vanwege al het papierwerk en de personeelskosten. Bij EOC zijn ook nog eens twee secretaresses fulltime aan het werk voor het CvO/CBB.
We praten nog wat na nadat Peter fors met zijn hamer het vlak heeft bewerkt (ik houd mijn hart vast). *'Eigenlijk hoef ik niet te meten, het klinkt allemaal prima'* stelt Peter me gerust. Na meting blijkt dat ook wel. Op sommige plaatsen meet hij nog de originele 6 millimeter. Wel een paar putten oplassen op de waterlijn, veroorzaakt in een vorig leven als woonark, en ook een paar klinknagels. Zelf hebben we al aangegeven dat de speling uit het roer wordt gehaald en de schroef gerepareerd moet worden.

Peter geeft aan dat we aandacht moeten schenken aan mogelijk water onderin de dieseltanks, de accupolen van de startaccu's moeten afschermen en het eerder genoemde bilge-alarm moeten aanbrengen. Verder nieuwe brandblussers (deze zijn afgekeurd) en de reddingsvesten laten keuren. Omdat we recent ingeschreven zijn in Leeuwarden, moeten we ook het domicilie aanpassen bij het Kadaster (vergeten!). Al met al zijn de kosten te overzien en de punten terecht. Niet zozeer om aan de regels te voldoen, maar voor onze eigen veiligheid.

Als laatste filosoferen we nog wat over varen in Nederland met de uitgebreide regelgeving en de steeds striktere handhaving. Peter vertelt onder andere dat veel mensen zich niet realiseren dat om van noord naar zuid of vice versa te varen, je bijna altijd Zone 2 passeert en je daar dus rekening mee moet houden met het CvO/CBB maar ook met je vaarbewijs! Bij de reünie in Middelburg/Vlissingen was dat ook al een punt.
Met dank aan Peter Voerman en Henri Derksen.

1. Verantwoording
Bijgaand verhaal is primair geschreven op basis van de ervaringen met ons eigen schip, een varend woonschip langer dan 20 meter.
Het schip heeft in 2010 een Certificaat van Onderzoek gekregen, NIET geldend voor de internationale Rijn.
Begin 2016 is de AIS geïnstalleerd. Dit verhaal geldt dus voor dit soort schepen, schepen die het CBB moeten hebben. Voor andere schepen en/of andere vaargebieden kunnen verschillen optreden. Alleen de directe citaten tussen aanhalingstekens komen voor rekening van Peter Voerman. De rest van dit artikel komt voor verantwoording van de auteur en is gebaseerd op eigen onderzoek, interpretaties en ervaringen waarbij de interpretatie van de weten regelgeving deels is gebaseerd op het werk van Henri Derksen. En zoals altijd bij dit soort verhalen: ik heb mijn best gedaan zo zorgvuldig en compleet mogelijk te zijn.
De materie is complex en onderhevig aan veranderingen van de weten regelgeving en zeker van de interpretatie daarvan.

2. CvO of CBB
Tot nu toe is in vrijwel alle publicaties gesproken over het Certificaat van Onderzoek (CvO). Echter, de weten regelgeving gebruikt formeel andere termen en wel als volgt:
CvO-R op basis van het ROSR (inclusief de Rijn buiten Nederland) CBB-R op basis van de EU Richtlijn (inclusief de Rijn buiten Nederland)
CBB op basis van de EU Richtlijn (zonder Rijn)

Dus wat tot nu toe is gebruikt in de Bokkepoot, op de LVBHB-website en sociale media (namelijk CvO) moet dus formeel CBB zijn voor 'onze' pleziervaartuigen voor de vaargebieden Zone 2 in Nederland en Zone 3 en 4 in de Europese Unie conform Richtlijn 2006/87/eg, dus zonder de internationale Rijn. Op de Nederlandse Rijn, Waal en Lek mag gevaren worden mits voldaan wordt aan striktere eisen op het gebied van manoeuvreerbaarheid, snelheid, ankergewicht enzovoorts. AIS is verplicht op deze wateren, AIS+ECDIS is verplicht bij een CvO-R of CBB-R.

Voor het gemak en de gewenning heb ik in mijn verhaal overal CvO/CBB gezet wat formeel dus alleen CBB moet zijn. In eventuele vervolgartikelen wordt alleen nog CBB gebruikt voor het binnenlandse certificaat.

3. CvO/CBB voor wie?
1. vaartuigen met een lengte (L) van 20 meter of meer
2. vaartuigen waarvan het volume, berekend uit het product lengte (L) x breedte (B) x diepte (D), 100 m3 of meer bedraagt
3. sleep- en duwboten die zijn bestemd om de hiervoor bedoelde vaartuigen of drijvende inrichtingen te slepen, te duwen of langszij gekoppeld mee te voeren

4. voor het vervoer van voor passagiers bedoelde vaartuigen die, naast de bemanning, meer dan twaalf passagiers vervoeren
5. drijvende inrichtingen (zie de Europese Richtlijn 2006/87/eg Versie M10 gedateerd 1 november 2013)

De onderdelen waaraan pleziervaartuigen moeten voldoen zijn genoemd in hoofdstuk 21 van deze Europese richtlijn, dat zegt: *'Op pleziervaartuigen zijn voor wat betreft bouw en uitrusting slechts de artikelen 21.02 en 21.03 van toepassing.'* Tot en met 30 december 2018 geldt de overgangsregeling voor bestaande schepen wat inhoudt dat gekeurd wordt op basis van tien punten die gebruikt worden als richtlijn voor het bepalen van het klaarblijkelijk gevaar en de punten waarop het schip niet aan hoofdstuk 21 kan voldoen. Via artikel 8 wordt ontheffing gevraagd.
Dit laat natuurlijk onverlet dat het schip moet voldoen aan de regels van het BPR (buiten de Rijn) en het RPR (Waal, Pannerdensch Kanaal, Nederrijn, Lek). Na 30 december 2018 moeten bestaande pleziervaartuigen voldoen aan alle punten uit hoofdstuk 21 (21.02 en 21.03) met alle gevolgen en kosten van dien.

<u>4. Geen CvO/CBB, wat dan?</u>
Een schip dat een CvO/CBB moet hebben, zal dit uiterlijk per 30 december 2018 moeten hebben. Dat wil zeggen, als een (historisch) schip van de overgangsregeling gebruik wil maken. Die overgangsregeling houdt in dat een schip gekeurd wordt op zogenaamd 'klaarblijkelijk gevaar'.
Eisen die wel in de wet staan (en waaraan dus na de overgangstermijn voldaan moet worden) worden dan uitgezonderd op het CvO/CBB, ofwel het schip krijgt dispensatie en hoeft daar dan niet aan te voldoen.Wil je na 30 december 2018 een CvO/CBB hebben (uitgezonderd de internationale Rijn), dan moet een CvO/CBB-plichtig pleziervaartuig aan alle eisen van hoofdstuk 21 voldoen, wat voor een historisch vaartuig praktisch onmogelijk is.

Alternatief is dat je zorgt dat je schip niet meer CvO/CBB-plichtig is. Dat kan op verschillende manieren, bijvoorbeeld door het in te korten zodat het korter dan 20 meter is of door het zodanig aan te passen (schroefas doorsnijden, motor verwijderen) dat het schip niet meer zelfstandig kan varen. Nadelen van dat laatste zijn dat het schip dan gelijk wordt gesteld met een woonark en mogelijk onder het bouwbesluit gaat vallen, dat je voor een werfbeurt sleepboten moet inhuren en dat de waarde van het schip mogelijk kleiner wordt.

<u>5. Discussiepunten</u>
Zoals altijd zijn er ook hier kwesties van interpretatie.
Een paar voorbeelden. Moet een schip, gekeurd onder de overgangsregeling, een waterdicht schot hebben in het voorschip of niet? Veel keurmeesters eisen dat wel, wat soms tot ingrijpende verbouwingen leidt. Anderen zijn de mening toegedaan dat dit niet hoeft, gezien het gebruik van het schip afgezet tegen het klaarblijkelijk gevaar. Binnen EOC gaat hierover overlegd worden.
Moet een inbouwverklaring voor de AIS elke zeven jaar vernieuwd worden, tegelijk met de verlenging van het CvO/CBB? De interpretatie van de nieuwste regelgeving laat daar twijfel zien. Er is een geval bekend waar de keurmeester dat eiste, wat de scheepseigenaar € 300 kostte. Het laatste woord is er nog niet over gezegd. Moet er met minstens twee personen worden gevaren? Voor pleziervaart geldt dat niet en dit moet dus ook niet op het CVO/CBB staan, wat soms wel het geval is.

Zo zijn er ook vragen over het plaatsen van een milieuvriendelijke motor wanneer de oude motor vervangen moet worden. Hoofdstuk 8A over milieuvriendelijke motoren staat niet in hoofdstuk 21 genoemd, dus het plaatsen van een milieuvriendelijke motor is niet verplicht (voor schepen die onder hoofdstuk 21 vallen dus).

<u>6. Voor wie het allemaal wil nalezen:</u>
Europese regelgeving voor de binnenvaart zie de betreffende tekst en met name hoofdstuk 21
BPR zie de BPR tekst
ROSR artikel 7.06 en bijlage N (AIS) zie het ROSR.
Overzicht van de door de LVBHB gepubliceerde artikelen.
George Snijder (2009), Certificaat van Onderzoek in Bokkepoot 190.
Diverse artikelen in voorgaande edities van de Bokkepoot.

<u>7. AFKO'S = Afkortingen</u>
AIS = Automatisch Identificatie Systeem
BOA = Buitengewoon Opsporings Ambtenaar
BPR = Binnenvaart Politie Reglement
CvO = Certificaat van Onderzoek
CBB =Communautair Binnenvaartcertificaat voor Binnenvaartschepen
ECDIS = Electronic Chart Display Information System
EOC = voortzetting van efm onderlinge schepen verzekering en Oranje scheepsverzekeringen
EU = Europese Unie
IL&T = Inspectie Leefomgeving en Transport (inspectie van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu)
LVBHB = Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig
NBKB = Nederlands Bureau Keuringen Binnenvaart
ROSR = Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn
RPR = Rijnvaart Politie Reglement
RWS = RijksWaterStaat

Dit artikel verscheen in Bokkepoot 225, december 2016

Bron: LVBHB



Door ILT erkende organisaties voor keuringen

De ILT geeft erkenningen af aan deskundige-norganisaties/instellingen. Deze bureaus worden regelmatig beoordeeld om te kijken of ze nog recht hebben op een erkenning. Het toezicht op de overige bedrijven en instellingen die voor het certificeringproces werkzaamheden verrichten vindt plaats tijdens reguliere inspecties of in de vorm van steekproeven.

Op de website van de CCR staan ook de dienstinstructies voor de klassenbureaus en keuringsinstanties, waarin in dienstinstructie nummer 26 de erkende deskundigen beschrijft.

Een overzicht van uitrustingsstukken Radar, Bochtaanwijzers en Inland AIS staat onder de laatste link naar de Centrale Commissie voor de Rijnvaart.

Meer informatie
- Overzicht erkende gasinstallateurs
- Overzicht erkende opleidingsinstituten personeel passagiersschepen op de Rijn
- Overzicht erkende organisaties voor het keuren van blusmiddelen
- Overzicht erkende instellingen voor het keuren en onderhouden van ladingslangen
- Overzicht goedgekeurde bijboten
- Overzicht erkende instellingen voor het keuren van isolatieweerstand en aarding
- Erkenning bevoegdheid tot inbouw of vervanging radarinstallaties en bochtaanwijzers
- Overzicht erkende bochtenaanwijzers, radar en AIS-apparatuur op de website van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart
- Overzicht van erkende bedrijven voor het keuren van scheepskranen op de website van de Inspectie SZW

https://www.ilent.nl/onderwerpen/transport/binnenvaart/erkende_organisaties/

Bron: ILT

ILT aanvraagformulieren voor binnenschepen

https://www.ilent.nl/onderwerpen/transport/binnenvaart/formulieren_binnenvaart/

Hier vindt u de formulieren die betrekking hebben op de binnenvaart.

Meer informatie
- Formulier: Aanvraag bedrijfserkenningen binnenvaart
- Formulier: Aanvraag meetbrief en/of beunbrief binnenvaartschepen
- Formulier: Medische keuring scheepvaartpersoneel
- Formulier: Aanvraag verklaring ontheffing sleephaak
- Formulier: Aanvraag hardheidsclausule, aanbeveling of ontheffing binnenvaartschip
- Beroepsvaart Vereiste documenten

Bron: ILT



Software om te bepalen wanneer een drukvat gekeurd moet worden

Tot welke categorie behoort uw drukapparatuur?
Deze calculator berekent voor u tot welke categorie uw drukapparatuur behoort op basis van de PED 2014/68/EU en is inclusief een Keuring voor Ingebruikneming sectie, welke per 19 juli 2016 van kracht is.
Vul het registratieformulier in en u krijgt toegang tot het programma.

N.B. Zorg er voor dat uw schermweergave op 100% staat voor de meest optimale programmaweergave.
Belangrijk: Mocht u een eerdere versie van de PED Calculator op uw desktop hebben, verwijder deze dan eerst alvorens de nieuwe te downloaden.

Gratis te downloaden via http://info.lr.org/l/12702/2016-09-19/35ppck.

NB. Drukvaten zoals bijv. uw startluchtflessen, kunnen afhankelijk van de druk en het volume keuringsplichtig zijn. De wetgeving omtrent drukvaten kunt u hier overzichtelijk vinden:
http://www.lr.org/nl/energy/upstream/documenten/wetgeving.aspx.

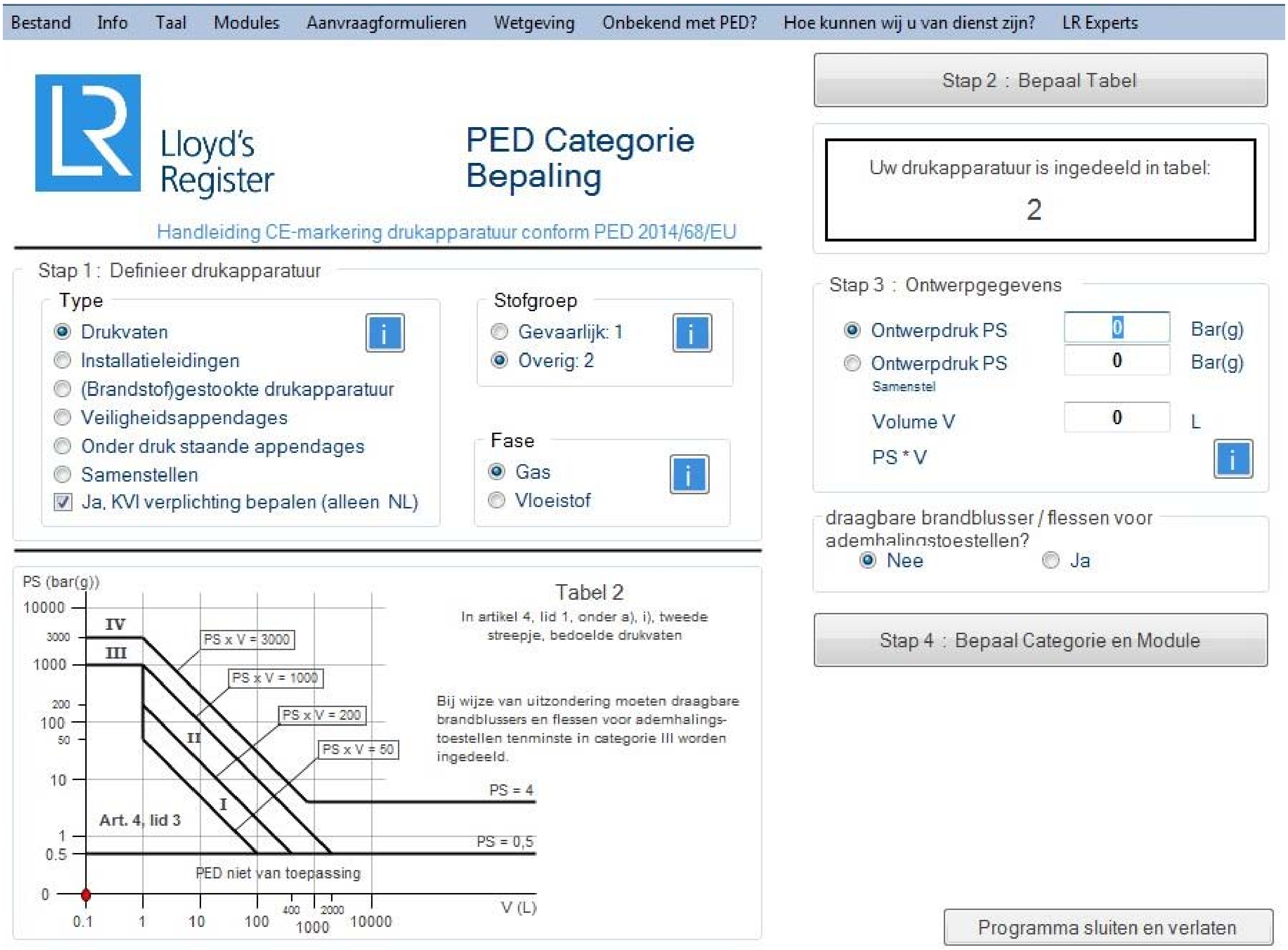
Bron: Lloyd's Register

Wat is klaarblijkelijk gevaar?

Klaarblijkelijk gevaar is alleen van toepassing bij het certificeren van bestaande pleziervaartuigen en drijvende werktuigen.

Meer informatie treft u aan in het document Normenkader t.b.v. certificering bestaande pleziervaartuigen, zie
http://www.scheepvaartcertificering.nl/application/files/3414/8534/0852/Klaarblijkelijk_gevaar.pdf

Bron: Bureau Scheepvaart Certificering



Certificaatplicht ook voor zeegaande pleziervaartuigen

Pleziervaartuigen L>20 m of LxBxT >100m3 met een Nederlandse teboekstelling als zeeschip zijn niet vrijgesteld van een CVO.

Hieronder staat het relevante deel van de tekst van art. 7 van het BVB gekopieerd. <u>Een document als genoemd in het 2e lid bestaat niet in Nederland voor pleziervaartuigen en kan dus ook niet worden afgegeven.</u>

Een zee-kadastercertificaat of een zee-meetbrief is geen geldig certificaat of document op grond waarvan de vaart op zee mag worden ondernomen. Nederlandse pleziervaartuigen die op zee willen varen hebben daar, ongeacht hun afmetingen, helemaal geen certificaat of keuring voor nodig.

Eigenaren van pleziervaartuigen L>20 m of LxBxT >100m3 met een teboekstelling als zeeschip moeten hun schip derhalve wel laten certificeren. In 2019 ben je hier te laat mee.

Artikel 7; Geen certificaatplicht
Het certificaat van onderzoek is niet vereist voor:
a. binnenschepen voorzien van een geldig certificaat van onderzoek als bedoeld in artikel 22 van de Herziene Rijnvaartakte:
1º. met inachtneming van artikel9; van dit besluit; en
2º. mits voldaan wordt aan de technische eisen op grond waarvan dat certificaat is verleend;
b. zeeschepen voorzien van een geldig certificaat of document, afgegeven door of namens de bevoegde autoriteiten van de Staat wiens vlag het schip gerechtigd is te voeren, op grond waarvan de vaart op zee mag worden ondernomen, mits voldaan wordt aan de technische eisen op grond waarvan die certificaten zijn verleend;

Bron: Scheepspost

Zeegaande pleziervaartuigen

Alle schepen langer dan 20 meter moeten eind 2018 beschikken over een certificaat om op de Nederlandse binnenwateren te mogen varen. Dat geldt ook voor pleziervaartuigen, zelfs als zij bestemd zijn voor het varen op zee. Helaas zitten de regels hierover wat ingewikkeld in elkaar. In het kort komt het er op neer dat er in Europees verband is afgesproken dat schepen aan bepaalde eisen moeten voldoen. Voor nieuwe pleziervaartuigen is dat te zien aan het zogenaamde CE keurmerk. Echter ook schepen die al bestaan moeten aan bepaalde eisen voldoen.

Een bestaand schip kan tot eind 2018 een beroep doen op een overgangsregeling en hoeft dan niet aan de huidige eisen te voldoen. De certificerende instelling heeft dan de mogelijkheid om op punten van de eisen af te wijken als die afwijking geen gevaar voor schip en opvarenden hoeft op te leveren.

In de zeevaart is het al langer verplicht dat een schip een certificaat moet hebben, maar op zee zijn de meeste pleziervaartuigen daarvan vrijgesteld. Wat overigens niet wil zeggen dat zij daarmee niet aan bepaalde eisen moeten voldoen, maar ze hoeven dus geen certificaat te hebben.
Voor de binnenwateren is bepaald dat elk schip langer dan 20 meter straks een certificaat moet hebben. Dus ook pleziervaartuigen. In de meeste gevallen zal dat het Certificaat van Onderzoek of CvO zijn. Een en ander ligt vast in de Binnenvaartwet en de daarbij behorende regels in het Binnenvaartbesluit en de Binnenvaartregeling.
Veel mensen denken dat zeevarende pleziervaartuigen hiervan vrijgesteld zijn. Dat is echter beslist niet zo.
Het is in Nederland namelijk onmogelijk om niet op een binnenwater te varen. Zodra u de haven van Scheveningen in of bijvoorbeeld de Waddenzee op vaart, vaart u op binnenwater en geldt dus de Binnenvaartwet. En die zegt simpelweg dat elk schip voorzien moet zijn van een certificaat. Een zeeschip moet op het binnenwater dus ook voorzien zijn van een certificaat. En daar zit hem de clou.

Zeeschepen in de beroepsvaart hebben allen een relevant certificaat en zijn vaak onder keur van bijvoorbeeld Lloyds gebouwd. Een modern groot pleziervaartuig (superjacht) zal ook onder keur zijn gebouwd. Een ouder pleziervaartuig (veelal een voormalig beroepsvaartuig) kan echter geen certificaat als zeegaand pleziervaartuig krijgen, omdat de Nederlandse instanties dat eigenlijk niet kennen. En omdat de eisen voor de zeegaande beroepsvaart streng zijn kan een pleziervaartuig cq. een historisch vaartuig daar niet of nauwelijks aan voldoen. Ook zeegaande pleziervaartuigen langer dan 20 meter rest daardoor eigenlijk niets anders dan ook het CvO te behalen. Het is mogelijk om daarbij een aantekening voor zeevaart te krijgen. De eisen worden daarmee niet strenger, maar u mag dan wel de zee op.

Ook op veel Europese wateren die in open verbinding staan met de open zee wordt geëist dat een schip een certificaat heeft. Een CvO met een zeevaart aantekening is dan het juiste document. Het maakt overigens dus niet uit welk certificaat uw schip straks heeft, zolang dit maar een geldig certificaat is van het land onder welke vlag u vaart.
Veel historische schepen onder Nederlandse vlag worden bedrijfsmatig in de chartervaart ingezet. Omdat zij bedrijfsmatig varen vallen zij niet onder de regels als pleziervaartuig.

Bovenstaande is een erg korte samenvatting van deze complexe regelgeving en dat in mijn eigen woorden.
Heeft u een vaartuig langer dan 20 meter dan moet u eind 2018 een certificaat hebben voor dit schip en bent u dus verplicht om u in de regels te verdiepen en goed advies in te winnen. Het risico is dat u straks zit met een schip waarmee u in Europese wateren niet meer mag varen en dat daarmee dan ook onverkoopbaar is. En als uw schip niet meer mag varen is de consequentie straks ook dat u als niet varend schip als bouwwerk wordt gezien en ineens aan heel andere regels moet voldoen als u aan boord wilt wonen.

De genoemde ontheffing voor bestaande schepen om niet aan alle nieuwe eisen te voldoen is in de huidige regels overigens eindig. Ergens in 2035 vervalt die uitzondering. Wat daarna komt is nog niet bekend. Wel gloort er een klein beetje licht. Nog niet alle regels voor pleziervaartuigen en vooral historische vaartuigen zijn ingevuld. Dat wordt aan gewerkt en ook aan het gehele stelsel van regels wordt gewerkt. Naar mijn mening moeten belangenbehartigers in alle Europese landen een vuist maken en er voor zorgen dat de huidige regels sterk vereenvoudigd worden en dat ook duidelijk wordt wat de situatie na 2035 zal zijn. Het gaat hier immers om het behoud van een stuk gezamenlijk erfgoed en het kost al genoeg geld om dat in de vaart te houden.

Zeegaande pleziervaartuigen vervolg

Vorige week schreef ik over het Certificaat van Onderzoek (CvO) dat straks verplicht is voor alle schepen vanaf 20 meter. Hiermee was ik bewust iets te kort door de bocht. De regels zelf zijn namelijk al complext genoeg.
Straks moet elk schip op de Nederlandse en andere Europese binnenwateren van tenminste 20 meter voorzien zijn van een certificaat. Echter in de regels staat ook dat dit geldt voor schepen waarvan de uitkomst van de formule Lengte * Breedte * Diepgang groter dan of gelijk is aan 100 m3. Waarbij onder diepgang niet wordt verstaan wat wij normaal onder diepgang verstaan. Maar diepgang is de verticale afstand van het laagste punt van de scheepsromp aan de onderkant van de bodembeplating of van de kiel tot het vlak van de grootste inzinking van de scheepsromp in meters. U begrijpt waarom ik dit heb weggelaten.

Consequentie van deze bepaling is wel dat ook schepen korter dan 20 meter toch met de verplichte certificatie te maken krijgen als zij maar breed genoeg zijn en/of diep genoeg steken.

Veel lezers wezen ons daar op. Terecht. In de regels staat ook nog een opsomming van schepen die ongeacht hun maat ook een certificaat moeten hebben, zoals passagierschepen.

De formule van L * B * T >= 100 m3 geldt ook voor pleziervaartuigen. Een "scheepje" van 14,95 meter (geen klein vaarbewijs verplicht !) bij 4 meter en een diepgang 1,75 moet daardoor dus mogelijk ook al een certificaat hebben. Mogelijk, want het gaat hier om de diepgang volgens die speciale definitie en is dus mede afhankelijk van het ontwerp van de romp. Een buiten de romp diepstekende kiel telt hierdoor niet mee. Heeft u dus een schip dat mogelijk aan deze maat komt dan doet u er verstandig aan uitsluitsel te vragen bij een deskundige.
En heeft uw schip een meetbrief dan dient daarin ook de maat T te staan.

In Info20M nummer 86 staat een verhelderende illustratie wat onder die T wordt verstaan, kijk op pagina 6 van de PDF.

Maar, zullen sommigen van u denken, er staat toch "binnenschepen", terwijl het vorige week expliciet over zeeschepen ging. Klopt helemaal. Onder eigenaren van zeeschepen vanaf 20 meter (of L * B * T >= 100 m3) leefde enige tijd de veronderstelling dat hun schip als

zeeschip dan geen CvO behoeft te hebben. Echter in de Binnenvaartwet staat letterlijk: *"Het is verboden een schip te gebruiken zonder de vereiste geldige certificaten. (Artikel 7, lid 1)"* en ook *"schip: zeeschip of binnenschip (Artikel 1, lid 1)"* Een zeeschip moet dus ook een certificaat hebben.

En daar zit hem nu net het probleem voor zeegaande pleziervaartuigen onder Nederlandse vlag.
De Nederlandse overheid kent hiervoor geen certificaat anders dan de certificering die ook voor beroepsmatig gebruikte zeeschepen bestaat en die eisen zijn vele malen zwaarder dan de eisen voor het CvO en voor een (historisch) pleziervaartuig nauwelijks haalbaar.

Het zijn eigenlijk alleen superjachten die onder keur gebouwd worden of klassieke schepen die grondig aangepast worden die aan die eisen kunnen voldoen. Moeten dan straks al die nieuwe en grote jachten in de haven allemaal een CvO hebben? Ja dat moet, maar in plaats van een CvO is ook een ander vergelijkbaar certificaat goed.

Schepen van een recent bouwjaar moeten onder CE Keur gebouwd worden en hebben een aanduiding als CE-A of bijvoorbeeld CE-B. Dit is echter geen certificaat.
Dus ook al is uw schip onder CE Keur gebouwd als het minimaal 20 meter is of als L*B*T>=100m3 is moet uw schip een CvO of gelijkwaardig hebben. Het zijn dus beslist niet alleen voormalige beroepsvaartuigen die hiermee te maken hebben. Er liggen genoeg grote motorjachten te koop die certificatieplichtig zijn en waarvan de makelaar dat zeker niet altijd er bij heeft gezet.

En let op; een zeebrief of een meetbrief is geen certificaat. Een zeebrief is te vergelijken met een paspoort, maar dan voor een schip. En een meetbrief (voor binnenschepen) is een document met daarin vastgelegd de afmetingen, laadvolume ed., maar dus geen certificaat vergelijkbaar met het CvO.

Op deze berichten is ook reactie gekomen:

Beste Lezers,

Ik wil graag even reageren op het bovenstaande stuk van Jaap van Goor. Ik ben het niet eens met de stellingname dat ook zeeschepen moeten zijn voorzien van een CvO en wel om de volgende redenen:

1. In het binnenvaartbesluit onder art.6 wordt expliciet het woord "binnenschepen" genoemd in het kader van de certificaatplicht >20m of L.B.T>100m3

2. Onder art. 7 van dit zelfde besluit staat het volgende: "het certificaat van onderzoek is niet vereist voor: lid b zeeschepen voorzien van een geldig certificaat of document, afgegeven door of namens de bevoegde autoriteiten van de staat wiens vlag het schip gerechtigd is te voeren, op grond waarvan de vaart op zee mag worden ondernomen, mits voldaan wordt aan de technische eisen op grond waarvan die certificaten zijn verleend" Voor de vaart op zee heeft een pleziervaartuig uitsluitend de documenten nodig welke vermeld staan op de site van ILenT:
https://www.ilent.nl/onderwerpen/transport/koopvaardij/pleziervaart/documenten_voor_op_zee

3. Het normenkader waaraan getoetst wordt voor certificering van pleziervaartuigen is de Europese richtlijn 2006/87. In deze richtlijn staat letterlijk in art. 2 lid 3c dat zeeschepen uitgesloten zijn van deze richtlijn.
Kortom zeeschepen kunnen niet eens een Communautair certificaat krijgen gebaseerd op deze richtlijn.

Er bestaat wel certificaatplicht voor zeeschepen zodra deze op de (Internationale) Rijn gaan varen (al sinds 1995).
De schepen worden dan gecertificeerd conform het RosR (Rijnreglement) en dienen dan volledig te voldoen aan hoofdstuk 21 van het RosR.

Het is ook mogelijk om vrijwillig te certificeren als zeeschip, maar ook dan zal het schip volledig moeten voldoen aan de eisen voor een pleziervaartuig uit hoofdstuk 21 van het RosR.

Robin Hoekstra
Directeur/ inspecteur
Bureau Scheepvaart Certificering

Hierop heeft Jaap van Goor weer gereageerd:

Wat leuk om een reactie te krijgen van een deskundige.
Uw verhaal is correct, maar ... in de Binnenvaartwet staat ook dat elk schip voorzien moet zijn van een certificaat.
Een zeeschip moet dus niet verplicht voorzien zijn van het CvO, maar dus wel van een certificaat. En daar zit hem nu net het probleem. De Nederlandse overheid geeft geen certificaten af voor zeegaande pleziervaartuigen op basis van de vrij lichte SOLAS eisen. Certificering van een zeegaand pleziervaartuig is wel mogelijk, maar alleen tegen de veel strengere eisen voor onder klasse gebouwde schepen of bijvoorbeeld het door u aangehaalde ROSR.
Waardoor voor de meeste zeegaande pleziervaartuigen niets anders rest dan toch maar het CvO aan te vragen.
Waarbij bestaande schepen onder het overgangsregime bekeken worden en dit nog steeds pittige eisen zijn, maar in ieder geval wel haalbare eisen.

En zo zijn de diverse instanties het dus niet eens…
Momenteel is ILT bezig met een antwoord.

Bron: Vaarwijzer

Documenten voor pleziervaart op zee

Voor het varen met een pleziervaartuig op zee moet de schipper over voldoende kennis en kunde beschikken om de voorgenomen reis veilig te kunnen ondernemen

Definitie pleziervaartuigen in de Schepenwet
Pleziervaartuigen zijn schepen die uitsluitend als zodanig worden gebruikt en geen passagiers tegen vergoeding vervoeren (red: voor zeevaart geldt dit vanaf 1 betalende passagier, en niet zoals op de binnenwateren vanaf 12 passagiers!). Charterschepen zijn geen pleziervaartuigen

Zeebrief

Het is voor pleziervaartuigen die op zee varen niet verplicht een zeebrief te hebben (voor zeeschepen die bedrijfsmatig varen wel). Voor pleziervaartuigen die internationale zeereizen maken, wordt geadviseerd een zeebrief aan te vragen.

De reden voor dit advies is het volgende. Voorafgaand aan de afgifte van de zeebrief wordt de eigendom bij het Kadaster ingeschreven. De eigendom is hiermee juridisch geborgd, hetgeen zekerheid biedt. Voorts moet er in Nederland een contactpersoon aan de wal zijn, die dient als aanspreekpunt voor de Nederlandse autoriteiten.
De zeebrief geeft het recht de Nederlandse vlag te voeren. Internationaal varen met een zeeschip zonder nationaliteit kan problemen veroorzaken bijvoorbeeld bij het bezoeken van buitenlandse havens en bij calamiteiten. Een zeebrief is het bewijs van nationaliteit van het zeeschip en vergelijkbaar met een paspoort voor een zeeschip.
Het bezit van een zeebrief voorkomt problemen in het buitenland.

Procedure zeebrief

De ILT toetst of het eigendom van het vaartuig voldoet aan artikel 311 Wetboek van Koophandel. Dit resulteert in een nationaliteitsverklaring waarmee het vaartuig binnen één maand bij het Kadaster teboekgesteld moet worden.
Na het plaatsen van het brandmerk op het schip en de definitieve inschrijving bij het Kadaster wordt de zeebrief afgegeven.

Aanvraag zeebrief

Gebruik het formulier 'Aanvraag registratie pleziervaartuigen' voor het aanvragen van de zeebrief.
Vul het formulier volledig in en voeg alle gevraagde bijlagen bij. De lengte van het vaartuig, korter of langer dan 24 meter, is bepalend voor de volgende stappen.

Pleziervaartuig langer dan 24 meter

- Voor een vaartuig langer dan 24 meter stuurt u het formulier Aanvraag registratie pleziervaartuigen met alle bijlagen (ook de kopie meetbrief) naar het (e-mail)adres dat op dat formulier staat.
- U ontvangt dan een nationaliteitsverklaring.
- Voeg de nationaliteitsverklaring bij het aanvraagformulier voor de teboekstelling van het vaartuig en stuur dat naar het Kadaster. Het aanvraagformulier voor de teboekstelling staat op de site van het Kadaster.
- Het Kadaster meldt aan de ILT dat het vaartuig bij het Kadaster is ingeschreven, waarna u de zeebrief ontvangt.

Pleziervaartuig korter dan 24 meter: eerste teboekstelling

- Voor een pleziervaartuig korter dan 24 meter stuurt u het formulier Aanvraag Registratie pleziervaartuigen met bijlagen samen met het aanvraagformulier voor de teboekstelling, tegelijkertijd naar het Kadaster.
Het aanvraagformulier voor teboekstelling staat op de site van het Kadaster.
- Het Kadaster handelt de aanvraag verder met de ILT af.
- Nadat het vaartuig teboek gesteld staat, ontvangt u de zeebrief en de meetbrief van de ILT. Van het Kadaster ontvangt u de nationaliteitsverklaring.

Meetbrief bij eerste registratie pleziervaartuig korter dan 24 meter

Wanneer een schip korter dan 24 meter voor het eerst wordt geregistreerd, zorgt het Kadaster voor het meten van het schip en hoeft u geen kopie meetbrief bij het aanvraagformulier te voegen.

Meetbrief voor een pleziervaartuig langer dan 24 meter

Een pleziervaartuig langer dan 24 meter moet u zelf bij een klassenbureau laten meten. Een kopie van de meetbrief stuurt u samen met het formulier 'Aanvraag Registratie pleziervaartuigen' naar de Inspectie Leefomgeving en Transport.

Geldigheid zeebrief

De zeebrief is onbeperkt geldig tenzij één van de gegevens daarop verandert, bijvoorbeeld een naamswijziging, eigendomsoverdracht of de plaatsing van een nieuwe motor.

Wijzigen zeebrief

Meld de wijzigingen in de gegevens eerst bij het Kadaster. Voor wijzigingen in de gegevens op de zeebrief gebruikt u het formulier 'Aanvraag Registratie pleziervaartuigen'. Voeg de bijlagen bij en stuur het formulier naar het (e-mail)adres dat op het formulier staat.

Tarieven

De tarieven staan op de tarievenpagina, zie https://www.ilent.nl/onderwerpen/transport/koopvaardij/pleziervaart/documenten_voor_op_zee/. Deze zijn aan verandering onderhevig.

Bron: ILT

1023 volledig ingevulde AIS enquêtes

Op 3 janauri 2017 sloot de online enquête inzake ervaringen met AIS en elektronische kaarten in de vaarpraktijk. Het vragenformulier werd 1023 keer volledig via internet ingevuld. Dat is een prachtige score die een solide basis vormt voor een representatief resultaat.

Rijkswaterstaat laat weten dat de CCR verheugd is met de hoge respons. Komende periode zullen alle gegevens door de CCR verwerkt en geanalyseerd worden.
Naar verwachting zal het rapport met bevindingen in het derde kwartaal van 2017 beschikbaar komen.
We houden u uiteraard op de hoogte van de ontwikkelingen..

Bron: Bureau Telematica Binnenvaart

Deelnemers AIS-enquête bedankt

Op 3 januari 2017 sloot de online enquête inzake ervaringen met AIS en elektronische kaarten in de vaarpraktijk. Het vragenformulier werd 1023 keer volledig via internet ingevuld. Dat is een goede score die een solide basis vormt voor een representatief resultaat.

Rijkswaterstaat laat weten dat de CCR verheugd is met de hoge respons. In de komende periode zullen alle gegevens

door de CCR verwerkt en geanalyseerd worden.
Naar verwachting zal het rapport met bevindingen in het derde kwartaal van 2017 beschikbaar komen.

"In de regel geldt dat respondenten gemiddeld zo'n 10 minuten willen uittrekken voor een online onderzoek. Dit is ongeveer gelijk aan zo'n 20 tot 30 vragen. Het hangt natuurlijk ook af van het vraagtype als je veel open vragen stelt dan ligt het maximale aantal vragen veel lager.", aldus online-enquete.

De hoge respons op de AIS enquête geeft aan hoezeer het onderwerp leeft, bij een lijst van bijna 40 items waaronder veel open vragen. Daarom wil Rijkswaterstaat iedereen bedanken voor de tijd en moeite die is geïnvesteerd in deze enquête.

Bron: Scheepspost

Probleem verlenging inbouwverklaring AIS bij Ministerie aangekaart

Eigenaren van pleziervaartuigen die een herkeuring voor het CBB of CVO aanvragen, worden momenteel geconfronteerd met het probleem dat de inbouwverklaring van het AIS apparaat verlengd moet worden. De LVBHB is van mening dat dit niet van toepassing is pleziervaartuigen, oa. omdat er op de inbouwverklaring geen geldigheidsduur (einddatum) staat en dat de betreffende artikelen niet voor pleziervaart van toepassing zijn. Een brief hierover is eind november 2016 naar het Ministerie van Infrastructuur en Milieu gestuurd.

In maart 2017 is er antwoord gekomen van de ILT.
De ILT stelt echter het probleem niet inhoudelijk te behandelen omdat de ILT niet gaat over de kosten die de eigenaren ondervinden. De antwoorden van de ILT kunnen nog steeds juridisch gezien onderuit gehaald worden.
De LVBHB beraadt zich momenteel op eventuele verdere (juridische) stappen.

Bron: LVBHB

AIS aanbieding

De LVBHB heeft afspraken gemaakt met een leverancier voor quantumkorting op AIS apparatuur. Deze aanbieding geldt voor leden én voor niet-leden. De aanbieding geldt alleen als de bestelling via de LVBHB wordt geplaatst.

Bent u geïnteresseerd in de aanschaf van een AIS die aan alle huidige regels voldoet, kijk dan op onze website http://www.lvbhb.nl/nieuws/ais-en-ecdis/wat-is-de-aanbieding/

Bron: Bulletalie, LVBHB

Lijst van Inland AIS-apparatuur erkende bedrijven

Op http://www.ccr-zkr.org/files/documents/ris/ais_socagrees_nl.pdf kunt u een complete lijst vinden van de volgens het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn voor de inbouw of het vervangen van Inland AIS-apparatuur erkende bedrijven.

Bron: CCR

Waterkaarten digitaal of papier?

Digitale technologie is niet meer weg te denken bij het navigeren tijdens het varen. Een meerderheid van de vaarweggebruikers vaart met behulp van digitale waterkaarten en navigatieprogramma's, op laptops, tablets en smartphones. Vaak is er een gps-signaal geïntegreerd en zie je jezelf varen op de kaart, zie je de snelheid en koers en kun je makkelijk bestemmingen en routes invoeren.
Ook zijn er bij diverse navigatieprogramma's allerlei (informatie)lagen toegevoegd, zodat je met enkele klikken informatie vindt over bijvoorbeeld bruggen en sluizen, marifoonkanalen, aanlegplaatsen, jachthavens en informatie over de 'Varen doe je Samen!' knooppunten.
Superhandig natuurlijk! Je hebt verder niets meer nodig. Of…?
Het gebruik van al deze middelen is erg handig en kan goed gebruikt worden als hulpmiddel bij de navigatie.
Toch zijn er enkele kanttekeningen te plaatsen bij digitale navigatie.

Hebt u nog een papieren kaart nodig?
Dat is zeer aan te raden. Bij de beroepsvaart worden er eisen gesteld aan de navigatiemiddelen die zij aan boord moeten hebben. Dit in tegenstelling tot de recreatievaart (uitzondering: Westerschelde). Het kan wel voorkomen dat, in het geval van schade door een navigatiefout, de verzekeringsmaatschappij vraagt naar de accuraatheid van aanwezige waterkaarten.

Zeker als je gaat varen op groter water, zoals IJsselmeergebied, Waddenzee, Deltawateren en Noordzeegebied, is het verstandig om recente papieren kaarten aan boord te hebben. Elektronica kan immers altijd uitvallen door storingen, en dan moet je terug kunnen vallen op navigatie zonder stroomgebruik.

In dit kader is het ook verstandig om tijdens de vaart een logboek bij te houden, op papier dus, met o.a. je laatste positie (bijvoorbeeld om de 20 minuten) en koers, zodat je altijd de navigatie over kunt nemen zonder elektronische middelen met gegist bestek. Dus het is ook goed om parallelliniaal/plotter, passer en handpeilkompas aan boord te hebben.
De meeste leveranciers van digitale waterkaarten geven duidelijk aan dat ze dienen ter ondersteuning van de papieren kaart, niet ter vervanging. Bij het opstarten is dit bericht altijd in beeld (disclaimer).

Zijn digitale kaarten altijd up-to-date?
Een papieren kaart is in principe bij het ter perse gaan al niet meer actueel. Deze kaarten dienen daarom bijgewerkt te worden. Je kunt de vaarkaart bijwerken met de Berichten aan de Scheepvaart/Zeevaart, de z.g. BAS/BAZ berichten. De papieren kaarten worden in Nederland gemaakt door de Hydrografische Dienst (Noordzeekust, Waddenzee, IJsselmeergebied en Deltawateren) en voor de





binnenwateren kan je terecht bij diverse marktpartijen, de bekendste zijn de waterkaarten van de ANWB. De kaarten worden niet meer automatisch elk jaar opnieuw uitgegeven. Alleen als er aanleiding is voor een nieuwe uitgave komt er een nieuwe editie.
Men zou snel geneigd zijn om te denken, digitaal is actueel, maar dat is niet altijd het geval. Ook digitale kaarten dienen bijgewerkt te worden. De frequentie waarmee dit gebeurt, hangt af van de leverancier en je contract met hen.
Vaak betaal je automatische updates voor de periode van bijvoorbeeld een jaar. Er zijn leveranciers die wekelijks updates verzorgen, andere eens per half jaar. Je bent als schipper zelf verantwoordelijk voor het updaten en bijhouden van je waterkaarten.

<u>Geven ge-update kaarten de werkelijkheid weer?</u>
Zoals alle kaarten geeft een waterkaart een versimpeld beeld weer van de werkelijkheid. De echte werkelijkheid zie je met je eigen ogen. De informatie van de waterkaart en van de eigen waarneming gecombineerd, levert de veiligste navigatie op. Dus, niet enkel op je scherm turen, maar ook om je heen kijken. Kun je ook direct genieten van je vaartocht!

Blijf goed om je heen kijken.

Bron: Varen doe je samen

AIS en ECDIS verplicht in Duitsland

Vrij ongemerkt hebben onze Oosterburen de verplichting voor schepen langer dan 20 meter om te varen met AIS en Inland ECDIS uitgebreid. Vanaf december 2016 moeten vrijwel alle schepen langer dan 20 meter net als op de Rijn voorzien zijn van een AIS Transponder die gekoppeld is met een Inland ECDIS. In de beroepsbinnenvaart ontstond vervolgens rumoer over deze nieuwe regels. Waar in het Rijnvaart Politiereglement (RPR) achter Inland ECDIS nog staat "of een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem" blijft deze toevoeging in de andere Duitse vaarregels achterwege.
Helaas wordt het begrip ECDIS nogal willekeurig gebruikt. ECDIS staat voor Electronic Chart Display System of te wel een electronisch systeem om (digitale) kaarten weer te geven. Het begrip komt uit de zeevaart waar het bepaalde groepen zeeschepen zelfs al is toegestaan de papieren kaarten thuis te laten en geheel te vertrouwen op de ECDIS. Een systeem mag echter pas een ECDIS heten als het aan allerlei eisen voldoet en daarvoor ook gecertificeerd is. Hoewel ECDIS systemen wat betreft hardware op 'gewone' computers zijn gebasseerd zijn de eisen die er aangesteld worden streng en worden de systemen als geheel in een afgesloten unit compleet met scherm, bediening ed. verkocht.

Toen de ontwikkelingen van de digitale vaarkaarten ook in de binnnvaart in zwang raakten leende men daarvoor diverse zaken van de zeevaart. Zo is de standaard voor de digitale kaarten voor de binnenwateren afgeleid van de standaard voor digitale zeekaarten (S-57) en is de standaard waar de software aan moet voldoen die deze kaarten toont ook afgeleid van de standaard voor de software in de zeevaart ECDIS systemen. Ter onderscheiding van de zeevaart ECDIS is men de kaartsystemen voor de binnenvaart Inland ECDIS gaan noemen. Waarmee dus een systeem wordt bedoelt dat aan de gestelde eisen voldoet, werkt volgens en met de afgesproken standaarden en goedgekeurd is voor het gebruik als digitaal kaartsysteem in de binnenvaart.

De exacte oorsprong is mij niet bekend, maar op enig moment is men onderscheidt gaan maken in de functionaliteit die deze systemen bieden en is men twee verschillende Inland ECDIS instellingen gaan onderscheiden. Een Inland ECDIS in navigatiemodus en Inland ECDIS in informatiemodus. Onder de navigatiemodus verstaat men systemen waarbij het beeld van de radar over de kaart getekend wordt en waarbij dus feitelijk blind op dit systeem gevaren kan worden. Vandaar dat een Inland ECDIS die in navigatiemodus werkt op dat moment aan allerlei strenge eisen moet voldoen. Een Inland ECDIS in navigatiemodus moet dus ook zijn goedgekeurd en zijn gecertificeerd. De eisen waaraan voldaan moet worden zijn min of meer gelijk aan de eisen waaraan een typegoedgekeurde binnenvaartradar moet voldoen.

De informatiemodus of -stand is feitelijk de kaart zonder radarbeeld en biedt de mogelijkheid om naast de kaart, de positie ook aanvullende gegevens te tonen.

Bijvoorbeeld informatie over de afmetingen van een sluis en de bedieningstijden. In de binnenvaart werd al langer op digitale kaarten gevaren. Dat was dan meestal een digitale kaart op een computer die daarnaast ook voor de administratie gebruikt kon worden. Deze systemen waren ook niet goedgekeurd en de kaarten kwamen van diverse bronnen. En nog steeds bestaan er dergelijke systemen; software op een pc en vaak werkend met de officiële (vector)kaarten zoals door Rijkswaterstaat uitgegeven.

Betaalbaar, maar dus niet goedgekeurd als Inland ECDIS in navigatiemodus. En aan de andere kant werden juist deze technische ontwikkelingen van harte gesteund door diverse innovatieprogramma's van de Europese Unie.

Blind varen op deze kaarten mag dus niet en deze systemen werden en worden gebruikt als aanvulling op de andere wel goedgekeurde systemen aan boord. Niet iedereen had en heeft dus een systeem waarbij het radarbeeld op de kaart getoond kon worden en vermoedelijk dat daarom het begrip Inland ECDIS in informatiemodus is ontstaan. Een beetje te vergelijken met een jachtenradar. Prima apparatuur en zeker van waarde voor een veilige navigatie, maar niet typegoedgekeurd en dus niet toegelaten om blind op te varen. Een Inland ECDIS in informatiemodus is dus ook een prima toevoeging aan boord, maar mag alleen naast een typegoedgekeurde radar gebruikt worden als men ook bij slecht zicht wil blijven varen.

Vooral in de Rijnvaartcommissie CCR-ZZK is veel gesproken over de technologische ontwikkelingen en welke eisen er aan te stellen. Ook bij de invoering van de verplichting om AIS aan boord te hebben.
Vooral de mogelijkheid om de informatie van AIS aan boord te tonen op een kaart of radarscherm biedt meerwaarde. Maar omdat onder andere Nederland het te ver vindt gaan om Inland ECDIS in navigatiemodus voor de hele binnenvaart verplicht te stellen is er uiteindelijk op de Rijn een AIS plicht gekomen in combinatie met een Inland ECDIS in informatiemodus. En als toevoeging "of een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem".
En hoewel daarmee dus een kaartsysteem wordt bedoeld dat dus niet aan de regels voldoet, heeft dit systeem zich daarmee wel een plekje verworven binnen de regelgeving.

Ook de Rijnvaartcommissie heeft zich deze vreemde situatie gerealiseerd en kwam dus vervolgens met regels waaraan een Inland ECDIS in informatie modus moet voldoen (Besluit 2014-I-12). Dit zijn echter vrij open en minimale regels, waarbij aanvullend nog een aantal aanbevelingen worden gegeven. Nederland heeft deze regels ook overgenomen en zij staan in Bijlage 1.10 van de Binnenvaartregeling.

Bij de tot standkoming van het RPR is Duitsland slechts één van de betrokken landen. Bij het tot stand komen van de Duitse vaarregels kan men de eigen koers varen.
Net als Nederland heeft men nu ook voor de meeste andere binnenwateren een AIS-plicht ingevoerd inclusief de verplichte koppeling met een Inland ECDIS in informatiemodus zonder de toevoeging "of een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem". Maar belangrijk is dat men voor de eisen waaraan een dergelijke Inland EDIS moet voldoen verwijst naar het besluit 2014-I-12 met de eisen van de Rijnvaartcommissie. En omdat deze eisen expliciet ook gaan over "een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem" verwijst men daarmee dus ook gewoon naar een systeem zoals bedoeld voor het varen op de Rijn.

Voor de meeste beroepsvaart en de meeste schepen langer dan 20 meter geldt dus nu op de meeste Duitse binnenwateren een AIS-plicht waarbij de AIS net als op de Rijn gekoppeld moet zijn aan een Inland ECDIS in informatiemodus. Onder andere na te lezen in de Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung Ook op de Moezel en de Donau geldt nu een vergelijkbare AIS-plicht.

Bron: Vaarwijzer

Gaat u naar Duitsland?

Als u dit jaar naar Duitsland vaart moet u er rekening mee houden dat Duitsland een bepaling voor alle schepen langer dan 12 meter uit de internationale overeenkomst ter voorkoming van vervuiling van de zee (Marpol) heeft overgenomen in lokale regels. Deze regel geldt ook voor pleziervaartuigen en bepaalt dat aan boord een document moet zijn met een aantal teksten uit het Marpol.
Hierin de regels over het wel en niet overboord gooien van afval en de bepaling dat u de bemanning voor vertrek van deze regels op de hoogte moet stellen. Een handzame versie is hier te vinden, zie
http://www.dsv.org/app/uploads/marpol_flyer_neu_2016.pdf
. Uitprinten en mee aan boord nemen bij de andere documenten. Er schijnt op gecontroleerd te worden.

In Bijlage V artikel 10 lid 1 van het Marpol staat: *"Elk schip met een lengte over alles van 12 meter of meer en elk vast of drijvend platform dient plakkaten te tonen die de bemanning en de passagiers informeren over de lozingsvoorwaarden in de voorschriften 3, 4, 5 en 6 van deze Bijlage, voor zover van toepassing."*
Duitsland heeft deze bepaling overgenomen in lokale regels en de Duitse Watersportbonden hebben hier een praktische invulling aan gegeven door een tweetalig document op te stellen dat u aan boord moet meenemen. De tekst is met het verantwoordelijke ministerie afgestemd en akkoord bevonden.

Nederland is ook ondertekenaar van het Marpol, maar heeft echter het Marpol niet letterlijk en zeker niet compleet overgenomen in nationale wetgeving. Nederland heeft een "Wet voorkoming verontreiniging door schepen" en ook nog een "Besluit voorkoming verontreiniging door schepen". Hierin staan de diverse verplichtingen die voorkomen uit het Marpol verdrag.
Ook voor pleziervaartuigen, maar niets specifiek voor schepen langer dan 12 meter en ook niet de verplichting een dergelijk document aan boord te hebben.
Ook in Nederland is het dus goed om uw bemanning te informeren over de noodzaak om zorg te dragen voor een schone zee en dat afval bewaard wordt tot u weer in de haven bent en het daar in de afvalcontainer kan.

Het stukje over Marpol en Duitsland is een artikel uit Vaarwijzer. Lees het artikel hier, http://www.vaarwijzer.info/2016/06/naar-duitsland.html. En hier de verplichting, https://www.gesetze-im-internet.de/seeumwverhv/__11.html.

Bron: Vaarwijzer

De 100ste Scheepspost!



Het bestuur van de Federatie Varend Erfgoed Nederland is blij met deze mijlpaal. De afgelopen twee jaar heeft Wouter met de Scheepspost gezorgd voor een constante stroom aan actuele informatie, achtergronden en tips voor lezingen, cursussen en open dagen. Ben je, of ken je iemand die zich interesseert voor het varend erfgoed?

Aanmelden voor deze nieuwsbrief bezorgt je een (bijna) wekelijkse update van wat er speelt.

En vergeet niet het nieuws uit je eigen omgeving door te geven, daar worden we namelijk allemaal wijzer van!
Dat kan via de mail: wouter@scheepspost.info

Bron: Scheepspost

Subsidie toegekend aan TAVE

Fonds voor Cultuurparticipatie voor Immaterieel Erfgoed (http://www.cultuurparticipatie.nl/subsidies/immaterieel-erfgoed.html) kent subsidie toe aan project TAVE.

Het project Traditionele Ambachten Varend Erfgoed beoogt 4 scheepsambachten te documenteren, bekend te maken en te promoten. Dit past perfect in de doelstellingen van Het Historisch Bedrijfsvaartuig waarin naast het behoud van de schepen ook het behoud van bijbehorende ambachten hoog in het vaandel staat.

Het is zeer verheugend dat het Fonds voor Cultuurparticipatie een subsidie heeft toegekend van € 17.000,- waarmee de helft van de begroting kan worden gedekt. We gaan als bestuur van de vereniging ons nu sterk maken voor het bijeenbrengen van de andere benodigde gelden waarbij we als vereniging zelf in ieder geval (letterlijk) een duit in het zakje zullen doen. Het project TAVE start op 1 januari 2017 en dient eind van dat jaar gereed te zijn.

In dit project genaamd 'TAVE' (Traditionele Ambachten Varend Erfgoed) wordt op 4 ambachten gefocust: klinken, staaldraad splitsen, rondhouten maken en huidplanken krombranden. Aangezien dit verder gaat dan de scope van onze vereniging is samenwerking/steun gezocht bij de



Federatie Varend Erfgoed Nederland (FVEN) om dit project mogelijk te maken. Het hele projectvoorstel lezen?
Dat is hier http://www.lvbhb.nl/wp-content/uploads/2016/10/Project-traditionele-ambachten.pdf te downloaden (pdf, 1,7 Mb)

Rolf van der Mark
Voorzitter LVBHB

Bron: LVBHB

Projectleider traditionele ambachten varend erfgoed aan de slag

Petra Spithost gaat het project Traditionele Ambachten Varend Erfgoed (TAVE) trekken.


RvdM

TAVE focust zich op 4 ambachten: klinken, (staalraad) splitsen, rondhouten maken en huidgangen krombranden. TAVE wil documenteren in woord en beeld, demonstraties aanbieden en jonge restaurateurs kennis en vaardigheden bijbrengen.

TAVE wil de ambachten zichtbaar maken voor scheepseigenaren en geïnteresseerden op verschillende evenementen zoals de Erfgoedmanifestatie Hassailt en de Traditionele Schepen Beurs in Den Helder en het project bij verschillende Maritieme opleidingen onder de aandacht brengen.

Petra:
'Ik heb ontzettend veel zin in het project. Zelf wonen we op luxe motor en dan begrijp je heel goed wat de waarde is van het behoud van het varend erfgoed, maar ook van de traditionele ambachten waarmee de schepen zijn gemaakt en naar we hopen ook mee zullen worden blijven onderhouden. Dat vraagt om het delen van kennis, het overdragen van kunde en het enthousiasmeren van scheepseigenaren en vakmensen om deze ambachten te blijven toepassen.
Belangrijk is om zoveel mogelijk kennis en ervaringen te verzamelen. We delen wat er al is en vullen aan wat er ontbreekt. Samenwerking is hierbij van groot belang.
Ik kijk er naar uit om de contacten te gaan leggen en ben benieuwd naar het gezamenlijke resultaat.

Niet alleen het eindproduct, maar juist ook het proces er naar toe is belangrijk om mensen enthousiast te maken, te informeren en mee te nemen. Daar past voor mij ook online delen via Facebook en de website www.scheepsambachten.nl bij. De website gaat 20 januari online en groeit met informatie in de loop van het project.'

Ben jij iemand die één van de ambachten beheerst en (professioneel) toepast en vind je het leuk om een bijdrage aan het project te doen? Of heb jij foto's en filmmateriaal dat we zouden mogen gebruiken (uiteraard met naamsvermelding) dan kun je contact opnemen met: Petra Spithost telefoon 06-14456467 (ook WhatsApp).

Bron: LVBHB

Maritiem Portal gelanceerd

18 November 2016 is het Maritiem Portal gedoopt.
De FVEN is een van de deelnemers aan dit portal.
De portal richt zich op iedereen die is geïnteresseerd in maritieme geschiedenis, archeologie en erfgoed en wil daarover zoveel mogelijk informatie toegankelijk maken.

Deze onderwerpen kunt u er vinden:
Agenda - tentoonstellingen, conferenties en andere maritiem (historische) gebeurtenissen
Gids - overzicht van maritieme instellingen en organisaties en hun collecties
Links - verwijzingen naar Nederlandse, openbare maritieme websites en -databases

Bron: FVEN

Mobiel erfgoed in Erfgoedbalans 2017

Elke 4 jaar verschijnt de Erfgoedbalans, die de effecten van het gevoerde beleid laat zien. De Erfgoedbalans 2017 is op 9 februari 2017 aangeboden aan de Tweede Kamer.



Daarin staat het mobiele erfgoed nadrukkelijk, zij het kort, genoemd. Hier is de gehele balans te downloaden (8 Mb), https://cultureelerfgoed.nl/sites/default/files/downloads/dossiers/erfgoedbalans-2017.pdf.

Met de gegevens die de Erfgoedmonitor verzamelt, maakt de Directie Erfgoed en Kunsten van de Rijksdienst Cultureel Erfgoed (RCE) de Erfgoedbalans op.
'De Erfgoedbalans biedt het parlement, het erfgoedveld, overheden, wetenschappers en particulieren inzicht in de toestand van het erfgoed en de effecten van het gevoerde rijksbeleid.'

Het mobiel erfgoed wordt als volgt genoemd (pagina 71 van de Erfgoedbalans):

Mobiel erfgoed
Met de Erfgoedwet is het mobiel erfgoed nadrukkelijk binnen de reikwijdte van de definitie van cultureel erfgoed gekomen. Dit heeft een positieve impuls gegeven aan de aandacht voor het mobiel erfgoed zowel binnen het erfgoeddomein als daarbuiten. Het mobiel erfgoed is onder te verdelen in vier sectoren, waarvan de sector weg de grootste is met ruim 921.370 voertuigen, gevolgd door de sector water met 5.880 vaartuigen, de sector rail met 2.110 railvoertuigen en tenslotte de sector lucht met 1.000 vliegtuigen. Gedetailleerde gegevens over het nog functioneel - dus mobiel - zijn van dit erfgoed ontbreken, maar de inschatting van de sectoren zelf is dat het ongeveer om de helft gaat. Het mobiel erfgoed is meestal in handen van particuliere eigenaren die zich met veel enthousiasme inzetten voor de instandhouding en het mobiel maken en houden van hun erfgoed. Zowel in de beleidsbrief MoMo

als bij de behandeling van de Erfgoedwet werd echter geconstateerd dat eigenaren van mobiel erfgoed daarbij last kunnen hebben van - vaak onbedoelde - beperkingen van sectorale wet- en regelgeving zoals strenger wordende milieueisen en veiligheidsvoorschriften.

De mobiel erfgoedsectoren hebben sinds een aantal jaren een structureel overleg met OCW waarin mogelijke knelpunten in wet- en regelgeving worden geïdentificeerd en waar mogelijk opgelost worden. Daar waar nodig wordt hierbij samengewerkt met andere departementen. Dit heeft onder meer geresulteerd in een uitzonderingspositie voor historische vaartuigen zodat deze? niet onbedoeld worden belast met bouwvoorschriften op grond van de Woningwet. Daarnaast is een verkenning gestart gericht op het in samenhang opnemen van mobiel erfgoed en historische havens in het bestemmingsplan en (onder de Omgevingswet) het omgevingsplan.

De afgelopen jaren heeft de sector zelf het voortouw genomen bij het opzetten van het Nationaal Register Mobiel Erfgoed, dat is ontwikkeld om het behoud, beheer en de zichtbaarheid van mobiel erfgoed te bevorderen. In 2016 heeft de sector een lijst met toonbeelden opgesteld die samen de geschiedenis van de mobiliteit van ons land vertolken. Hiermee wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan de versterking van de aandacht bij een breed publiek voor het mobiel erfgoed en onze mobiliteitsgeschiedenis.

In 2010 is het revolverend fonds bij het NRF eenmalig met een bedrag van 1 miljoen euro versterkt voor het verstrekken van leningen voor restauraties van mobiel erfgoed. Omdat hiervan uiteindelijk weinig gebruik is gemaakt, is deze faciliteit in overleg met de sector beëindigd. Daarvoor in de plaats is door het Mondriaan Fonds een subsidieregeling opgesteld, gericht op ondersteuning van integrale projecten die bijdragen aan de versterking en professionalisering van de sector mobiel erfgoed als geheel. Deze regeling zal in 2017 in werking treden. Hiermee kunnen projecten als het verbeteren en publiekstoegankelijk maken van het register worden ondersteund.

Bron: LVBHB

Nederland waterland



Nederland kent een lange geschiedenis als het om water gaat. Deze tijdlijn laat zien welke lessen we van onze watererfenis kunnen leren.
We hebben tegen water gevochten om het buiten de deur te houden. En we hebben dankbaar gebruik gemaakt van water om onze voedselproductie en welvaart te vergroten. Als het gaat om water, en dan vooral om hoe we met water omgaan, dan mogen we rekenen op een lange traditie aan kennis en ervaring.

<u>Ingenieuze bouwwerken</u>
Water heeft ons landschap door de eeuwen heen ingrijpend veranderd en veel ingenieuze bouwwerken opgeleverd. Denk aan een droogmakerij als de Beemster en de molens van Kinderdijk die beiden op de Werelderfgoedlijst van UNESCO staan.

Vandaag de dag is water nog steeds niet weg te denken uit onze leefomgeving. Van de lessen uit het verleden kunnen we dankbaar gebruik maken bij een zorgvuldige inpassing van water bij ruimtelijke opgaven. De tijdlijn Nederland Waterland uit de serie 'Nederland, land van betekenis' laat zien hoe het verleden inspiratie biedt voor de toekomst.

Bron: Rijkdienst voor het Cultureel Erfgoed

Toekomstbestendig erfgoedbeleid: Erfgoed telt

Het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (OCW) is verantwoordelijk voor de zorg voor het cultureel erfgoed in Nederland; de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed voert wet- en regelgeving en erfgoedbeleid uit dat het ministerie samen met de dienst ontwikkelt.
Het erfgoedbeleid van de afgelopen jaren heeft geleid tot eenvoudiger regelgeving en biedt meer ruimte voor de eigenaar. Het grootste deel van de rijksmonumenten staat er goed bij, en er is een verandering in focus van restaureren naar beheer en gebruik. Er is ook aandacht voor herbestemming van monumentale gebouwen.
Daarnaast is het inmiddels vanzelfsprekend dat bij gebiedsontwikkelingen rekening wordt gehouden met erfgoed.

Toch bereiden het departement van OCW en de Rijksdienst, samen met vertegenwoordigers uit het erfgoedveld, nu een herijking van het erfgoedbeleid voor. Dit gebeurt omdat er sprake is van een aantal belangrijke ontwikkelingen binnen en buiten het domein van het onroerend erfgoed waarop moet worden ingespeeld. Op deze website wordt het traject om te komen tot een toekomstbestendig erfgoedbeleid nader toegelicht. Zie ook
https://cultureelerfgoed.nl/dossiers/erfgoed-telt

<u>Projectplan Erfgoed telt gepubliceerd</u>
De Directie Erfgoed en Kunsten van OCW en de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed bereiden een aanpassing van het erfgoedbeleid voor onder de titel Erfgoed telt. Deze aanpassing is nodig omdat er op een aantal belangrijke ontwikkelingen binnen en buiten het domein van het onroerend erfgoed moet worden ingespeeld.

Afgelopen maand is met diverse koepelorganisaties en



stichtingen gesproken over het projectplan voor Erfgoed telt. Bijvoorbeeld met de Vereniging van Nederlandse Gemeenten, de Federatie Instandhouding Monumenten en Stichting Groene Grachten. Deze waardevolle gesprekken hebben tot enkele wijzigingen in het projectplan geleid.

Meedenken over toekomstbestendig erfgoedbeleid
Denkt u ook graag mee over hoe wij het erfgoedbeleid toekomstbestendig kunnen maken? Dan kunt u zich binnenkort aanmelden voor enkele werktafels die worden georganiseerd (een update hierover komt spoedig op deze website). Wilt u niet wachten op deze werktafels? Wij ontvangen graag uw reactie, suggesties of vragen via erfgoedtelt@minocw.nl/.

Enkele passages uit de publicatie Erfgoed telt:

Het doel van Erfgoed Telt is drieledig:
o Het toekomstbestendig maken en houden van monumenten (functie, energierekening, sober en doelmatig onderhoud, draagvlak);
o Erfgoed nog volwaardiger onderdeel van de fysieke leefomgeving laten zijn door het leggen van verbindingen met andere sectoren;
o Waar nodig regelgeving aanpassen aan de nieuwe doelen van het erfgoedbeleid. Dit project heeft niet als doel de Erfgoedwet aan te passen of te evalueren.
Wetsaanpassing komt alleen aan de orde als daar dwingende redenen voor zijn. Het gaat met name om de omgang met de nieuwe ontwikkelingen binnen de kaders van Erfgoedwet en Omgevingswet.

Het nieuwe beleid voldoet aan de volgende voorwaarden:
o Eigenaren en gebruikers worden optimaal gesteund in hun inspanningen het erfgoed te beheren en te behouden (waarbij eigenaren bijvoorbeeld worden geholpen bij het verkennen van de mogelijkheden);
o Behalve de intrinsieke waarden van erfgoed spelen in dit project andere waarden net zo'n grote rol: gebruikswaarde, maatschappelijke waarde, economische waarde en de sociale waarde als bindende elementen in de maatschappij;
o Erfgoedbeleid maakt volwaardig onderdeel uit van de integrale aanpak van opgaven in de fysieke leefomgeving;
o Het onderkent het belang van goed opdrachtgeverschap en (restauratie)kwaliteit en stimuleert dit;
o Het zet in op de verduurzaming van het Nederlandse erfgoed, zowel wat betreft objecten als waardevolle gebieden;
o Het gaat leegstand tegen, stimuleert en ondersteunt gebruik en herbestemming van monumentaal erfgoed;
o Het is voorzien van passende bevoegdheden en verantwoordelijkheden;
o Het erfgoedbeleid volgt trend om cultuur breder te zien, als factor van formaat in het vestigingsklimaat en ten behoeve van de kwaliteit van de leefomgeving;
o Het ondersteunt en maakt gebruik van de mogelijkheden van de digitale wereld;
o De informatievoorziening rondom het erfgoedbeleid richt zich op de behoeften die bij eigenaren, gebruikers, andere overheden, en maatschappelijke partijen leven.

Bron: Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed

Handreiking cultuurhistorie en waterveiligheid gepubliceerd

De Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed lanceert vandaag de Handreiking Water, erfgoed en ruimte, over de inzet van cultuurhistorie bij het waterveiliger maken van Nederland. De tijdlijn Nederland Waterland laat zien dat ingrepen in het landschap om droge voeten te houden iets van alle tijden is. Deze geschiedenis kan inspiratie bieden aan gemeenten, provincies, waterschappen en Rijkswaterstaat bij hun projecten om Nederland weerbaarder te maken tegen water.

<u>Oplossingen van toen voor opgaven van nu</u>
Historische watersystemen en in het verleden beproefde bouwmethoden bieden vaak een goede oplossing voor huidige en toekomstige waterproblemen. Denk daarbij aan liniedijken en dwarskades in voormalige inundatiegebieden. Zij kunnen bij wateroverlast dienst doen als piekberging. In gebieden waar rivieren buiten hun oevers treden kunnen, net als vroeger, een optrede naar de voordeur en vloed-planken helpen om het water buitenshuis te houden. Ook het bouwen op terpen en palen biedt goede bescherming tegen opkomend water.

<u>Tijdlijn Nederland Waterland</u>
De Handreiking Water, erfgoed en ruimte laat aan de hand van de tijdlijn Nederland Waterland zien dat ingrepen in het landschap om het water tegen te houden niet nieuw zijn. De tijdlijn schetst in vogelvlucht hoe de mens in de loop der eeuwen met het water omging, hoe de houding ten

opzichte van water veranderd is en hoe de omgang met water diep verankerd zit in onze cultuur. Die kennis uit het verleden kan inspiratie zijn voor nieuwe ruimtelijke ontwerpen.

In stand houden, inpassen of transformeren
Cultuurhistorie kan op drie manieren meegenomen worden in waterveiligheidsprojecten: door het bestaande te behouden, in te passen of te transformeren. Over het functioneren van het Woudagamaal in Friesland en iconen als de Afsluitdijk en de Deltawerken is geen discussie. Die blijven gewoon bestaan. Van inpassing is sprake als bijvoorbeeld oude stadsmuren en vestingwerken hergebruikt worden in combinatie met de aanleg van een nieuwe flexibele waterkering. Grote transformaties kunnen meestal het best uitgevoerd worden in gebieden die al vaker grote veranderingen hebben ondergaan, zoals het gebied tussen Arnhem en Nijmegen. Daar vormde het verleden inspiratie voor het landschapspark Lingezegen. Dat dient nu als waterberging en als waterrobuust speelterrein waar kinderen leren omgaan met water.

Samenwerking waterpartners
De handreiking is woensdag 23 november door Susan Lammers, directeur van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, aangeboden aan Richard Jorissen, programmadirecteur Hoogwaterbeschermingsprogramma, Willem-Jan Goossen, programmamanager Ruimtelijke Adaptatie en Roelof Bleker, dijkgraaf waterschap Rivierenland. Bij deze overhandiging is de ambitie uitgesproken om in een aantal grote waterveiligheids-projecten samen te werken en daarbij de cultuurhistorie optimaal te benutten.

Bron: Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed



Publicatie Archeologische monumentenzorg langs de grote rivieren

Van 2000 tot 2015 is gewerkt aan het vergroten van de waterveiligheid in het Nederlandse rivierengebied in het RWS programma Ruimte voor de rivier. Omdat er in dit project veel grond is verzet, is er ook uitgebreid aandacht aan de archeologie besteedt. Een overzicht hiervan is opgenomen in de overzichtspublicatie Archeologische monumentenzorg langs de grote rivieren. De publicatie is gemaakt door het project Ruimte voor de rivier van Rijkswaterstaat, de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed en RAAP.

Het volledige rapport is te downloaden via http://www.raap.nl/pages/RAAPnieuws_overzichtspublicatie_archeologie_RVR.html (47,5 Mb).
Bron: Raap

Bescherming scheepswrakken en kansen voor biobouwers in de Waddenzee

Kunstmatig aangelegde riffen van natuurlijk materiaal moeten oude historische scheepswrakken gaan beschermen in Werelderfgoed Waddenzee. Deze kunnen de biodiversiteit van de Waddenzee bevorderen en de cultuurhistorie beschermen. De eerste proef is deze zomer gepland.

In de gehele Waddenzee liggen vele honderden scheepswrakken, vaak van cultuurhistorisch belang. Het is voor het behoud van deze wrakken belangrijk dat ze niet door stroming, paalworm, erosie of illegale activiteiten worden aangetast.

Nu worden vrijkomende wrakken via kunstmatige structuren beschermd door deze af te dekken met bijvoorbeeld steigergaas. Hierdoor wordt zand onder het gaas ingevangen en raakt het wrak bedekt met een zandbult. Door verandering van stroming spoelt dit zand na verloop van tijd weer weg. Natuurlijke structuren kunnen meegroeien met de ontwikkelingen van de zee. Een mosselbank biedt bescherming aan zo'n wrak, filtert bovendien het water en is een uitstekende plek voor verschillende diertjes en planten. *"Het draagt bij aan de biodiversiteit en dat past goed bij de Werelderfgoedstatus"*, aldus projectleider Hein Sas.

Proef op Burgzand bij Texel
Het Programma naar een Rijke Waddenzee (PRW) en de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed hebben twee wrakken op Burgzand (ten oosten van Texel) uitgekozen voor de proef. Het gaat om de Burgzand Noord 2, een handelsvaarder uit de Gouden eeuw en de Burgzand Noord 4, een West-Indiëvaarder uit de 18de eeuw. Beide wrakken liggen in het deel van Burgzand dat is aangewezen als rijksmonument. Hier lag vroeger de Rede van Texel, het voorportaal voor de haven van Amsterdam. De ligging zorgde voor een natuurlijke bescherming bij stormen. Het drinkwater was bovendien van hoge kwaliteit. Op deze locatie zijn in de loop van de eeuwen veel schepen vergaan en het gebied is internationaal befaamd vanwege

de grote aantallen goed geconserveerde scheepswrakken uit de 16de tot 20ste eeuw.

Natuurontwikkeling en fysieke bescherming
Over deze scheepswrakken wordt een fijnmazig net aangelegd. Daarop komen als proef verschillende materialen die ervoor moeten zorgen dat natuurlijke biobouwers (structuurvormende organismen) zich op het wrak gaan nestelen. Na verloop van tijd moet dan duidelijk worden welk materiaal het beste resultaat biedt qua natuurontwikkeling en wat de kosten kunnen zijn om dit verder toe te gaan passen voor andere wakken in de Waddenzee. Martijn Manders, maritiem archeoloog bij de Rijksdienst: We werken al jaren in de Waddenzee aan het fysiek beschermen van wrakken, door dit nu samen te laten gaan met natuurlijke ontwikkeling combineren we het beste van twee werelden. Tussentijdse monitoring en onderzoek, zowel boven als onder water, worden ingezet om te kijken wat de resultaten zijn en of we onze aanpak moeten aanpassen. Dit doen we samen met sportduikers en amateurarcheologen die zeer actief zijn onder water en ons helpen om het beheer van de wrakken vorm te geven.

Bron: Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed

Jaarplan nautische handhaving RWS 2017

De handhaving van scheepvaartverkeer gerelateerde wetgeving voert Rijkswaterstaat primair uit vanaf de patrouillevaartuigen door mobiel verkeersleiders, de zogenaamde scheepsgebonden nautische handhaving.
Elk jaar stelt de landelijke afdeling Verkeer en Watermanagement (VWM) van Rijkswaterstaat hiertoe een operationeel jaarplan scheepsgebonden nautische handhaving op. Daarin benoemen we de scheepsgebonden handhavingsspeerpunten op de vaarwegen voor het komende jaar en spreken we af welke lijn we volgen in de handhaving van deze speerpunten. Dit gebeurt in afstemming met onze handhavingspartners op het water.

We zetten de handhavingscapaciteit zo effectief mogelijk in door relatief veel in te zetten op de belangrijkste overtredingen en op notoire overtreders. Op basis van een risicoanalyse, in samenwerking met overige handhavende instanties op het water, zijn de volgende handhaving-speerpunten benoemd waar Rijkswaterstaat een actieve bijdrage aan levert:
- Vaar- en rusttijden, bemanningssterkte
- Afvalstoffen binnenvaart
- Vaargedrag beroepsvaart
- Vaargedrag recreatievaart,
- Communicatie en AIS

Regio specifieke scheepsgebonden handhavingspeerpunten zijn verder nog:
- Snelheidsovertredingen op de Waddenzee

Naast bovengenoemde speerpunten welke Rijkswaterstaat deelt met overige handhavende diensten op het water, zijn er ook nog een aantal Rijkswaterstaat specifieke speerpunten benoemd.

Rijkswaterstaat

Jaarplan Scheepsgebonden Nautische Handhaving 2017



RWS specifieke speerpunten:
- Handhaven voorschriften evenementen op het water
- Mosselzaad installaties
- Controle vistuig visserij
- Ontgrondingen en baggerspecie- monstername
- Op- en overslag (geen scheepsafvalstoffen)
- Jachtwerven en scheepswerven
- Ligplaatsen

Zie voor het gehele plan, https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-799854.

Bron: Officiële bekendmakingen

Resultaten enquête effecten handhaving

Sinds jaar en dag houden diverse partijen (bijvoorbeeld Provincie, Politie en Rijkswaterstaat) toezicht op recreatievaart. In 2016 is in drie periodes een effectmeting gehouden op de Geldersche IJssel en de Maas om de veiligheid op het water te verbeteren en na te gaan welke vorm van handhaving (voorlichting, toezicht, verbaliseren enz.) daarbij het meest effectief is. De effectmeting is uitgevoerd door patrouillevaartuigen van Politie en Rijkswaterstaat en passend in de reguliere dienstuitvoering. Gelijktijdig met de effectmeting is een digitale enquête gehouden via de website van 'Varen doe je Samen!'.

De resultaten kunt u hier bekijken, http://www.varendoejesamen.nl/kenniscentrum/artikel/resultaten-enquete-effecten-handhaving-recreatievaart-2016.
Zie ook
http://varendoejesamen.nl/storage/app/media/Nieuws/20160901-resultaten-enquete-effecten-handhaving-recreatievaart-2016-met.pdf.

Bron: Vaarwijzer

BAS berichten ook voor de recreatievaart? Jazeker!

Als u in Nederland gaat varen, is het van belang dat u uw vaart voorbereidt. Reisplanning hoort bij een goede en veilige navigatie en is onderdeel van goed zeemanschap. O.a. uw waterkaarten en Almanak geven u de nodige informatie over uw vaartraject. Toch zijn deze gegevens aan verandering onderhevig en dienen gecheckt/bijgewerkt te worden voor u gaat varen. BAS berichten kunnen u hier bij helpen.

Wat zijn BAS berichten

BAS staat voor "Berichten aan de Scheepvaart" en zijn actuele berichtgevingen voor de scheepvaart waarin veranderingen van bedieningstijden voor bruggen en sluizen, stremmingen, werkzaamheden aan vaarwegen of wijzigingen aan betonning of regelementen wordt gemeld. De berichten worden aangeleverd door diverse vaarwegbeheerders uit binnen- en buitenland. De informatie bestrijkt alle Nederlandse vaarwegen. Daarnaast wordt informatie gegeven over de belangrijkste vaarwegen in Duitsland, Oostenrijk, Frankrijk, België en Zwitserland. De Waterkamer bij Rijkswaterstaat verzorgt en toetst deze actuele berichtgeving in Nederland. De informatie is dagelijks, 365 dagen per jaar, direct beschikbaar. Op jaarbasis gaat het om ongeveer 17.000 berichten.

BAS berichten ontvangen

U kunt de berichten via uw mail of SMS ontvangen. Daarvoor kunt u op "Mijn Vaarweginfo" een gratis account aanmaken en u abonneren op deze berichten.
Het is mogelijk om uw eigen scheepvaart, waterstanden of zwemwaterberichten samen te stellen. Via diverse filters kiest u onder meer uw gebied, bijvoorbeeld IJsselmeergebied, of De Waal. Zo kunt u op maat berichten ontvangen voor uw vaartraject.
BAS berichten worden op grote schaal gebruikt door de beroepsvaart maar zijn minder bekend bij de recreatievaart. Toch leveren deze berichten waardevolle informatie op voor een veilige vaart en is o.a. het gehele toervaartnetwerk (BRTN) gedekt. Meer over het BRTN vindt u op: www.waterrecreatienederland.nl

Meer informatie

U vindt alle info over BAS berichten en hoe u ze kunt ontvangen via: https://vaarweginformatie.nl/fdd/main/home
De BAS berichten worden ook verspreid via Havenbedrijf Amsterdam. Daar worden deze "Basijnen" genoemd en via het Havenbedrijf Rotterdam. Lees meer over het raadplegen van vaarweginformatie via het VDJS kenniscentrum.

Bron: Varen doe je samen

Hulp op het water, berging en bergingskosten…Hoe zit dat?

Sleepje nodig?

Het kan iedereen die vaart overkomen! U hebt averij, bijvoorbeeld motorstoring, mastbreuk, u bent hopeloos vastgelopen of er is een andere onvoorziene omstandigheid waar u niet zelf meer uitkomt op het water. Kortom, u hebt hulp nodig.

Hulp op het water kan in zo'n situatie geboden worden door een ander schip, die in het kader van goed zeemanschap hulp verleent. Soms is er geen ander schip in de buurt, of is de hulpvraag te moeilijk voor een andere boot, dan kan er hulp worden gevraagd aan een bergingsmaatschappij, aan de KNRM, de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij of De Reddingsbrigade Nederland.

Als u hulp accepteert op het water, kunnen daar juridische gevolgen aan verbonden zijn. Zo zal een commerciële bergingsmaatschappij u kosten in rekening brengen voor verleende diensten. De KNRM en de Reddingsbrigade zijn vrijwilligersorganisaties die dit kosteloos verzorgen.
Door welke partij u geholpen wordt zal niet altijd een vrijwillige keuze zijn. In een noodsituatie accepteert u de eerste gelegenheid op hulp. In het kader van goed zeemanschap en het direct voorkomen van bijvoorbeeld schade, kan dit dan ook de juiste keuze zijn.

We spraken met Janneke Stokroos van de KNRM, met Wiebbe Bonsink van Hebo Maritime Service (Bergingsbedrijf, lid van BLN-Schuttevaer) in Zwartsluis en met René Kamphuis van DOV Verzekeringen over hun werkwijze en ervaringen.

Wiebbe Bonsink van Hebo: *"Eigenlijk zijn er twee soorten situaties die wij aantreffen. Of er is sprake van acute nood, dan verlenen wij direct alle hulp die nodig is en die wij kunnen bieden ter voorkoming van schade of verergering van de situatie. Dit is ook in het kader van goed zeemanschap de enige juiste actie. Achteraf gaan wij over de kosten in gesprek met de verzekeraar van de schipper. Of de situatie leent zich voor overleg. Dan gaan wij langszij en bespreken de hulpverlening en het tarief dat wij daarvoor rekenen."*

Janneke Stokroos van de KNRM: *"Onze hulpverlening is kosteloos, wij zijn een vrijwilligersorganisatie. De KNRM probeert zo snel mogelijk te handelen maar kan niet altijd als eerste aanwezig zijn. Heeft de KNRM u geholpen, kunt u wel overwegen om donateur te worden. Goed om te weten: de KNRM heeft ook een handige app waarmee u rechtstreeks hulp kunt inroepen."*

Wiebbe Bonsink: *"Wij hanteren voor lichte bergingswerkzaamheden vaste tarieven, die bekend zijn bij de meeste verzekeringsmaatschappijen. In de regel komen wij hier heel snel uit met hun, ook omdat zij ons kennen"*

Janneke Stokroos: *"Commerciële maritieme hulpverleners zijn op zomerse dagen vaak al op het water terwijl de vrijwilligers nog naar het reddingstation rijden.
Elke schipper maakt zelf de keuze welke hulp hij of zij accepteert."*

In Nederland is de markt voor het wegslepen/bergen van kleine schepen niet gereguleerd. Vaak gaan bergers en verzekeraars achteraf met elkaar in conclaaf om tot een afspraak over schadevergoeding te komen.

Kunnen commerciële bergers achteraf zomaar elk tarief rekenen?

Wiebbe: *"Dat zou kunnen, maar als een berger hier misbruik van maakt, zal deze berger een probleem krijgen met de verzekeraar. Als dit zich herhaalt, plaatst de verzekeraar het bedrijf op een zwarte lijst"*

René Kamphuis van DOV Verzekeringen: *"Bij problemen op het water raden wij onze klanten aan eerst ons te bellen indien mogelijk. We begrijpen dat dit in acute situaties niet altijd kan. Als via marifoon kanaal 10 of 16 de hulpdiensten worden aangeroepen, zullen zij de KNRM en de commerciële hulpverleners ter plaatse verzoeken om in actie te komen. Aanvaardt u de hulp van een commerciële hulpverlener? DOV kan zich dan voorstellen dat u er in alle hectiek niet aan denkt om te onderhandelen over de prijs. DOV onderhandelt hierover vervolgens zelf met de hulpverlener."*

Check uw polis!

Onaangenaam wordt het als u niet, of niet goed, verzekerd bent. Dan zal de commerciële berger de rekening bij u neerleggen en kunt u voor hoge kosten komen te staan.
Als u dus hulp accepteert op het water is het dus van belang dat u weet of, en hoe u verzekerd bent.

In Nederland bestaat er geen wettelijke verplichting om een bootverzekering voor je boot af te sluiten. Wel wordt in bepaalde situaties een WA-dekking (Wettelijke Aansprakelijkheid) verplicht gesteld door een beheerder of organisatie. Bijvoorbeeld bij wedstrijden, in een jachthaven, een botenstalling of op (een deel van) een vaarwater.
Vaar je buiten Nederland, dan bestaat een wettelijke verplichting soms wel.

Toch raden wij alle bootbezitters aan om (ten minste een WA) verzekering te regelen. Daarbij is het verstandig om u goed te verdiepen in de polisvoorwaarden, en of bijvoorbeeld bergingswerkzaamheden gedekt zijn en hoe hoog uw eigen risico is.

René Kamphuis van DOV Verzekeringen: *"DOV vergoedt de kosten van de hulpverlening, als u een WA-casco verzekering heeft. Wel wordt uw eigen risico aangesproken. Bij DOV geldt een eigen risico per schadegeval.*
De hoogte van het eigen risico kan per polis verschillen. Dit staat op uw polis vermeldt. Heeft u uitsluitend een WA-verzekering? Dan worden de kosten van een commerciële hulpverlener niet vergoed."

U kunt meer informatie vinden via de volgende links:
www.knrm.nl
www.reddingsbrigade.nl
https://www.dov-verzekeringen.nl/bootverzekering
http://www.hebo-maritiemservice.nl/nl/
https://www.reddingsdienst.com/
https://www.verzekeraars.nl/Paginas/Home.aspx
http://www.bln.nl/

Bron: Varen doe je samen

Bestuurlijke afspraken Basisvisie Recreatietoervaart ondertekend door gedeputeerden en minister van I&M



Het landelijke basistoervaartnet is de blauwe ruggengraat van de watersporteconomie. Er zijn zo'n 2,5 miljoen actieve watersporters die met circa 500,000 vaartuigen in alle soorten en maten gebruik maken van het vaarwater.
De omzet van de waterrecreatie is jaarlijks zo'n 4,5 miljard. Met de ondertekening van de bestuurlijke afspraken Basisvisie Recreatietoervaartnet Nederland 2015 - 2020 op 16 november 2016 is een belangrijke stap gezet voor borging, behoud en op sommige plaatsen de verdere ontwikkeling van het landelijke basisrecreatietoervaartnet (BRTN). De bestuurlijke afspraken en de Basisvisie bieden tot 2020 een kader waarbinnen provincies in samenwerking met elkaar, het Rijk, andere overheden en de waterrecreatiesector op samenhangende wijze invulling geven aan het beheer en de verdere ontwikkeling van een aantrekkelijk en bevaarbaar landelijk basisrecreatietoervaartnet.

BRTN

Het landelijke basisrecreatietoervaartnet omvat zo'n 4400 km aan vaarwegen, exclusief vaargeulen buitengaats en vaarroutes door plassen, meren en grote wateren. 60% van het netwerk is in beheer van de provincies, 40% wordt beheerd door Rijkswaterstaat. Het basistoervaartnet verbindt vaargebieden in alle provincies met elkaar en ontsluit en verbindt stad en land vanaf het water.
In de afgelopen twintig jaar is ruim € 500 miljoen geïnvesteerd in het ontwikkelen en knelpuntenvrij maken van het landelijke basistoervaartnet. Een deel van het netwerk is bevaarbaar voor zeilboten met een vaste mast van maximaal 30 meter hoog, waaronder de staandemastroute tussen Vlissingen en Delfzijl. Met de

Basisvisie en de bestuurlijke afspraken wordt geborgd dat de eerdere investeringen hun waarde behouden en verder worden benut voor de (regionale) ontwikkeling van (water)toerisme en -recreatie.
Het basistoervaartnet en het gebruik daarvan is niet alleen van belang voor de (regionale) economie, het draagt ook bij aan de ruimtelijke kwaliteit, beleving van cultuurhistorie en natuur, een aantrekkelijk woon- en vestigingsklimaat, woonkwaliteit, waterbewustzijn en gezondheid.
Betrokken gedeputeerden van aanwezige provincies onderstreepten het belang voor ondernemerschap, economie en landschap waaraan het basistoervaartnet bijdraagt.

<u>Bestuurlijke afspraken en de Basisvisie</u>
Decentralisatie en nieuwe wetgeving, bijvoorbeeld de Waterwet en de Omgevingswet, vragen om een nieuw kader en afspraken over verantwoordelijkheden en rollen van overheden betrokken bij beleid en beheer van het landelijke basistoervaartnet. In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) wordt de classificatie van de BRTN vaarwegen, zoals die onder het oude BRTN convenant tussen rijk en provincies gold, als uitgangspunt genoemd om afspraken te maken tussen Rijk en medeoverheden.
In het kader van de afgesproken actieagenda zal de Stichting Waterrecreatie Nederland een aantal landelijke werkzaamheden voor provincies, het ministerie van IEM en Rijkswaterstaat uitvoeren. Hiermee worden de randvoorwaarden geborgd waarmee *"de waterrecreatie sector een beetje geluk op het water kan geven"* aldus minister van I&M, Schultz van Haegen.
De Basisvisie 2015-2020 kun je hier bekijken: webversie of printversie, http://waterrecreatienederland.nl/bestuurlijke-afspraken-basisvisie-recreatietoervaart-ondertekend-door-gedeputeerden-en-minister-van-im/?ct=t(Nieuwsbrief_Waterrecreatie_Nederland_Nov11_11_2016)&mc_cid=ce590288ee&mc_eid=225934439b.

Bron: Waterrecreatie Nederland

Antifouling

Als watersporter geniet je natuurlijk graag onbezorgd van de natuur. Om in de toekomst hiervan te kunnen blijven genieten, moeten we er samen voor zorgen dat ons vaarwater schoon blijft.
Maar het is bij iedereen bekend dat als een boot in het water ligt deze aangroeit met bijvoorbeeld algen, schaaldieren en zeepokken. Deze aangroei zorgt ervoor dat het brandstofverbruik stijgt en de snelheid vermindert.
Om dit tegen te gaan brengen we vaak jaarlijks onderwaterverven aan. Antifouling is een onderwaterverf met koper of zink en is giftig voor mensen, dieren en planten. Als je vooral in zoet water vaart, kun je waarschijnlijk prima toe met milieuvriendelijke alternatieven, zoals een harde non-stick coating die je schoon kunt borstelen of spuiten.

<u>Anti fouling en onderwaterverf</u>
Het verschil tussen antifouling en onderwaterverf is dat antifouling toevoegingen zoals koper bevat. Deze stoffen zorgen ervoor dat de boot niet aangroeit. Onderwaterverf bevat deze stoffen niet en is dan ook vaak goedkoper.

<u>Harde onderwaterverf</u>
Harde onderwaterverf (foul release coating) vormt alleen een beschermlaag voor het onderwaterschip maar werkt verder niet tegen aangroei. Deze verf is doorgaans wel makkelijker schoon te maken en hoeft niet elk jaar vervangen te worden.

<u>Zelfslijpende en harde antifouling</u>
Bij zelfslijpende antifouling slijt door stroming een laagje verf eraf zodat het oppervlak glad blijft. Ook bevat de verf biocide, meestal koper, en deze biociden komen ook in het water als de verf loslaat. Deze verf is minder geschikt voor snelle motorboten en boten die droogvallen omdat de verf er dan te snel vanaf slijpt.
Harde antifouling geeft de biociden geleidelijk af.
Het hoeft maar eens in de 2 à 3 jaar te worden aangebracht.
Ook hierbij logen de biociden uit de verf het water in.
Er is ook kopervrije antifouling, maar die bevat vaak andere stoffen (zoals zink) die helpen bij het afslijpen van de verf.
Op het etiket staat dan bijvoorbeeld 'kopervrij' of 'zonder biocide'. Dat betekent echter niet dat deze verf wel milieuvriendelijk is.
Koper en zink zijn in hogere concentraties giftig voor planten en dieren. Op veel plekken in Nederland zit te veel koper en zink in het water. Daarom is het beter voor het milieu om zo min mogelijk verf met koper of zink te gebruiken. Alternatieven zijn bijvoorbeeld een non-stick coating of harde verf op basis van epoxy (tweecomponentenlak). Afhankelijk van hoe vaak je vaart, en in welk water, kan het wel nodig zijn met enige regelmaat de aangroei te verwijderen met een zachte borstel of hogedrukspuit.

<u>Wat mag wel en wat mag niet?</u>
Watersporters gebruiken nog te vaak middelen om de aangroei van hun boot tegen te gaan, die verboden zijn.
Dit is niet verrassend; het is erg onduidelijk geworden voor ze wat nu eigenlijk wel en niet mag en wat eventuele alternatieven zouden kunnen zijn. Als watersporter kun je zelf bijdragen aan een betere waterkwaliteit door na te gaan wat nu eigenlijk nodig is om de aangroei te voorkomen.
Veel verboden middelen zijn helaas wel te koop via het internet. Het smeren hiervan is echter wel strafbaar.
Bij een controle riskeer je een boete van € 2.500,- en de laag moet weer verwijderd worden.
Om hier duidelijkheid in te geven bestaat een lijst met middelen die wel toegestaan zijn in Nederland.

<u>Welke onderwaterverf heb ik nodig?</u>
Droog stallen van de boot is een ideale oplossing.
Kijk of dit kan, het scheelt een hoop werk en doordat er dan geen aangroei kan komen zal het ook je snelheid niet beperken. In veel gevallen is droog stallen geen optie, maar welke verf je beste kunt gebruiken hangt af van het soort boot, het gebruik en het soort vaargebied.

		water	
	zoet	brak	zout
Antifouling	Hoeft niet	ja	ja
Onderwaterverf (biocidevrij)	ja	ja	nee

Verf op siliconenbasis (foul release coating).	ja	ja	nee
Antifouling wrap (volledig inpakken in folie)	ja	ja	ja
Ultrasone antifouling	ja	ja	ja
Vet of wax (melkfett, schapenvet, uierzalf en dergelijke)			

In een aantal gevallen is het aanbrengen van antifouling ook niet nodig en kan prima volstaan worden met een alternatief zoals een andere onderwaterverf die doorgaans ook goedkoper is. Om te kunnen bepalen of dat voor jouw boot een optie is, hebben we de mogelijkheden even voor je op een rijtje gezet.

Tips

1. Is een nieuwe laag wel nodig? Bekijk na afloop van het vaarseizoen of het nodig is om een nieuwe laag antifouling aan te brengen. Heb je weinig aangroei, dan kan de oude laag misschien nog een jaar mee.
2. Gebruik niet automatisch elk jaar hetzelfde product, maar kijk of er milieuvriendelijke alternatieven voor jou op de markt zijn.
3. Ligt je boot in zoet water en heb je weinig aangroei? Probeer dan eens verf zonder koper of zink.
Kies bijvoorbeeld een harde verf of non-stick (foul release) coating die je goed schoon kunt spuiten of borstelen.
4. Een alternatief voor een verf-coating is het laten aanbrengen van een aangroeiwerende folie om je boot.
5. Je krijgt vooral aangroei als je boot stilligt. Gebruik je je boot lange tijd niet, overweeg dan om hem boven water te stallen. Of leg hem in een donker boothuis, daar groeit de boot minder snel aan. Voor kleinere boten zijn ook bootliften die in de box van de ligplaats passen.
6. Maak de boot meteen schoon als hij na afloop van het vaarseizoen uit het water komt. De aangroei is makkelijker te verwijderen als ze nog vochtig is, dan wanneer ze is ingedroogd.

Tips voor verstandig gebruik antifouling

1. Gebruik alleen antifouling die bestemd is voor particulieren. Op de verpakking staat dan dat het middel voor 'niet-professioneel' gebruik is.
2. Koop alleen middelen in het buitenland of via buitenlandse websites als je zeker weet dat dit ook in Nederland is toegelaten voor niet-professioneel gebruik. Dit staat op de verpakking.
3. Gebruik je niet-toegestane middelen? Hier wordt op gecontroleerd. Je moet het er dan weer afhalen, en je riskeert een boete tot €2.500,-.
4. Schuur je met de hand? Schuur antifouling altijd nat, zodat je geen schadelijk schuurstof inademt en er geen schuurstof op de grond of in het water komt.
5. Draag bij het schuren en aanbrengen van de verf handschoenen, een overall en beschermingsbril.
De verf kan anders ook schadelijk zijn voor jouw gezondheid.
6. Schuren en schoonmaken doe je boven een dichte vloer, zodat er geen schuursel of aangroei in de bodem of het water terecht komt. Veeg het schuursel en de aangroei op en gooi die bij het restafval.
7. Restanten antifouling kun je met blik en al inleveren als klein chemisch afval.

Voor meer informatie over Antifouling neemt u contact op met Manon van Meer via 020 - 7051485

Bron: Varen doe je samen

Social media op het water?

Met de opkomst van het digitale tijdperk, het mobiele internet en de smartphone, is onze nieuwsvergaring behoorlijk veranderd. Nieuws bereikt ons veel en vaker online en realtime.

Ook op nautisch gebied is er veel actueel nieuws te vinden op social media, die van nut kan zijn voor een veilige vaart. Wie checkt niet met regelmaat het weerbericht via z'n smartphone tijdens zijn vaartocht?

Nieuws via social media is geen vervanging voor uw reisvoorbereiding, navigatie, gebruik almanak etc, maar het kan wel een goede aanvulling zijn en veel actuele informatie opleveren die bruikbaar is voor uw vaart.

Daarnaast is deze informatie vaak online, direct op uw smartphone of tablet, beschikbaar.

Ook 'Varen doe je Samen!' en alle partners zijn aanwezigheid op diverse social media platformen.
Zo stimuleert en traint Rijkswaterstaat hun verkeersleiders te water om relevante en actuele berichten te posten op Twitter over wat zij zoal tegenkomen in de praktijk, bijvoorbeeld over calamiteiten, stremmingen, weersomstandigheden en zo meer.

Onderstaand een overzicht van belangrijke social media accounts van onze partners die de moeite waard zijn om te volgen:
'Varen doe je Samen!' onderhoudt zeer actief een Twitteraccount via @varendoejesamen met actueel vaarnieuws, stremmingen, weerswaarschuwingen en nog veel meer. Ook via Facebook zijn zij te vinden via 'Veilig Varen'. #VDJS verzamelt ook relevant nieuws en updates van al hun partners en post deze op hun social media accounts.
Rijkswaterstaat geeft actuele informatie over vaarwegen, stremmingen, storingen etc. Te volgen via @Rijkswaterstaat. Ook zijn er tientallen verkeersleiders te water van RWS die met grote regelmaat relevante informatie posten. Als u op Twitter zoekt naar 'verkeersleider Rijkswaterstaat' kunt u deze vinden.
Ook via Facebook verspreidt RWS relevant nautisch nieuws.
BLN/Schuttevaer, de branchevereniging voor de binnenvaart, heeft meerdere accounts op Twitter die actief zijn. @KSVSchuttevaer en @BLN_tweets. Daarnaast ook op Facebook onder 'Koninklijke BLN-Schuttevaer'.
Het Watersportverbond onderhoudt 2 relevante Twitteraccounts, te weten @watersportNL en @Vaarinformatie en op Facebook onder 'Watersportverbond'.
De KNRM onderhoudt op Twitter een hoofdaccount via @KNRM, daarnaast hebben diverse afdelingen in het land eigen accounts. Veel informatie over actuele reddingsacties,

maar ook over preventie etc. Ook op Facebook heeft de KNRM een pagina.
De ANWB heeft water gerelateerde accounts op Twitter onder @waterkampioen en @ANWBWaterkaart.
Op Facebook onder 'ANWB Waterkampioen'
De Unie van Waterschappen onderhoudt zeer actief een account op Twitter via @waterschappen. Veel info over vaarwegen, waterkwaliteit, oeverbescherming etc.
Havenbedrijf Amsterdam onderhoudt actief 2 Twitteraccounts met relevante info via @HavenAmsterdam en @HavenmeesterNZK (Noorzeekanaal gebied) en in het Engels via @PortofAmsterdam. Ook op Facebook te vinden via 'Havenbedrijf Amsterdam'
Havenbedrijf Rotterdam onderhoudt 2 actieve accounts op Twitter met zeer relevant nieuws voor vaarweggebruikers via @HavenRotterdam en @De_Havenmeester en in het Engels via @PortofRotterdam
Platform Waterrecreatie via Twitter @Waterplatform en op Facebook via 'Waterrecreatie Platform'
Sportvisserij Nederland onderhoudt actief een account op Twitter via @SportvisserijNL. Ook op Facebook hebben zij een pagina onder 'Sportvisserij Nederland'
Waterrecreatie Nederland onderhoudt actief een Twitteraccount via @H2Orecreatie met veel nieuws over vaarwegen, vaarwegbeheer, het Nederlandse vaarwegennet en meer.
De Hiswa, branchevereniging voor de watersportindustrie, is actief op Twitter via @HISWAVereniging en @HISWAtewater en @HISWAamsterdam
De Reddingbrigade heeft ook meerdere actieve accounts per regio op Twitter. Hun hoofdaccount is @KNBRD en op Facebook via 'Reddingbrigade Nederland'
Alle provincies onderhouden accounts via Twitter met algemeen nieuws en soms ook water gerelateerd nieuws. Te vinden via de zoekterm 'Provincie'
Politie Nederland is zeer actief op Twitter met diverse accounts per provincie, maar ook veel accounts van agenten te water zelf. Enkele grote accounts met relevant water gerelateerd nieuws zijn @toezichttewater en @PolitieLE. Ook op Facebook zijn er pagina's, vaak per regio.

Bron: Varen doe je samen

Antwoord op BTW-vragen watersportverenigingen

De nieuwe regels voor het heffen van BTW over de verhuur van ligplaatsen door watersportverenigingen leverde uiteraard een groot aantal vragen op.
Het Watersportverbond heeft deze verzameld en aan de Belastingdienst voorgelegd. De antwoorden zijn nu binnen en bieden op een aantal punten bruikbare informatie voor bestuurders van watersportverenigingen. Lees verder op http://www.watersportverbond.nl/nieuws/2017/maart/ministerie-geeft-antwoord-op-btw-vragen-watersportverenigingen/. Helaas worden én in de vragen én daardoor in de beantwoording wel fiscale vaktermen gebruikt die niet voor iedereen direct duidelijk zullen zijn.
Zeilboten in de winterstalling hoeven ook dan geen BTW over de ligplaats te betalen. Maar ook niet voor (winter)stalling op de kant. Opvallend is verder dat IWWF gekwalificeerde waterskiboten toch wel als sportboot worden gezien.
Verenigingen met overwegend zeil- en/of roeiboten kunnen naar mijn mening overwegen geen BTW te rekenen.
Verenigingen met zowel motor- als zeilboten kunnen overwegen over alle lig- en stallingsplaatsen BTW te rekenen. Dan kan men namelijk alle BTW over de aan de ligplaatsen gerelateerde kosten en investeringen terugvragen en dit maakt de administratie een stuk gemakkelijker. Op de website van Vaarwijzer een voorbeeld, http://www.vaarwijzer.info/2017/03/btw-voor-watersportverenigingen.html

Bron: Vaarwijzer

Nadere uitleg Btw-vrijstelling watersportorganisaties

Eerder schreef ik over de naderende veranderingen in de BTW regels voor verenigingshavens. De nieuwe officiële regels zijn nog niet gepubliceerd, maar in een nadere uitleg op de website van het ministerie van Financiën is te lezen hoe de nieuwe regels er ongeveer uit komen te zien, zie https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-financien/documenten/publicaties/2016/12/22/nadere-uitleg-inzake-btw-vrijstelling-watersportorganisaties.

Het komt er op neer dat verenigingshavens (zonder winstoogmerk) straks BTW moeten heffen over ligplaatsen voor bijvoorbeeld motorboten, maar niet over ligplaatsen voor zeilschepen of bijvoorbeeld roeiboten. Erg jammer dat hier zo'n rare tweedeling wordt bedacht, want verenigingen moeten straks én een BTW boekhouding gaan voeren én gaan bijhouden of uw schip nu wel of niet vrijstelling geeft voor de BTW.

Persoonlijk is mijn advies aan al die verenigingen waar het om gaat om gewoon een eenvoudige BTW administratie in te voeren. Want daar is geen ontkomen meer aan. Maar om gewoon voor alle ligplaatsen BTW te gaan rekenen. Dat scheelt dan heel veel extra administratie. En heeft als voordeel dat de BTW over alle aankopen en investeringen teruggevraagd kan worden.

Die BTW betalen de verenigingen nu ook al, maar kunnen die dus straks terugvragen. Hierdoor dalen de kosten over de hele exploitatie en is het mogelijk te voorkomen dat straks alleen de motorbootvaarders met een prijsverhoging van 21% te maken krijgen.

Ik vind het bijzonder spijtig dat de minister kiest voor een complex systeem met wederom toch weer uitzonderingen en daarmee de verenigingen en dus ook de leden opzadelt met een nieuw probleem. Gezellige ledenvergaderingen worden dat straks als de zeilers voor een BTW vrijstelling pleiten en de motorbootvarende leden dus opzadelen met een kostenverhoging.

Wrang ook dat de minister hier op is gekomen op aandrang van het Watersportverbond en dat de hele discussie destijds juist is aangezwengeld door de Hiswa. Twee clubs die toch gezamenlijk voor de belangen van de watersport moeten opkomen.

Bron: Vaarwijzer

Europees hoofdstuk voor historische schepen komt waarschijnlijk eind 2018

Onderstaande brief is recent ontvangen door de EMH:

European Maritime Heritage
Hendrik Boland (President)
The Netherlands

Strasbourg, 13 March 2017

Topic: Technical requirements for traditional vessels in inland navigation

Dear Mr. Boland,

In 2014, the European Maritime Heritage drew the attention of the CCNR Secretariat to the technical requirements chapter for historical vessels drafted by the Joint Working Group (JWG) of experts from the EU and the CCNR. You recommended to the European Commission to integrate this chapter into Directive 2006/87/EC laying down the technical requirements for inland navigation vessels in order to offer possibilities for ships that are worth preserving to comply with the requirements of this Directive.

In 2015, the CCNR created the European Committee for drawing up standards in the field of inland navigation ("CESNI"). The setting-up of this new working body was an expression of the CCNR's and European Union's common desire to reinforce governance at the European level, in particular as regards the regulation of inland navigation. In this context, CESNI adopted a first edition 2015 of the European standard laying down technical requirements for inland navigation vessels (ES-TRIN 2015/1). This standard established the uniform technical requirements for ensuring the safety of inland navigation vessels. Available in four languages (German, English, French, Dutch), it adopted in a standardised way the requirements contained in Directive 2006/87/EC and in the Rhine Vessel Inspection Regulations (RVIR). ES-TRIN is not binding per se. The CCNR and the European Union (in particular with the Directive (EU) 2016/1629) have expressed their intention to apply this standard by referring to it in their respective legal frameworks.

I am glad to inform you that technical requirements for traditional vessels have been included in the preparatory work for the future edition 2017 of ES-TRIN.
Given the desire to differentiate between the procedural rules (remaining in the respective legal frameworks of the EU and of the CCNR) and the technical requirements (e.g. ES-TRIN), minor adaptations of the proposal previously developed by the JWG were necessary.
These adaptations do not affect the legal content developed in 2013 by the JWG.

You will find attached, for information, the updated proposal (CESNI/PT (16) 22 rev. 2) which will be submitted in March 2017 to CESNI for approval. If this chapter is included in ES-TRIN 2017 as adopted by CESNI, the requirements would probably enter into force from 7th October 2018 on the Rhine as well as on EU waterways. Possibilities for traditional vessels that are worth preserving will meanwhile increase, and a high level of safety will be ensured.

In addition to the requirements foreseen in this chapter, possibilities of derogations are also offered in accordance with Article 2.19 of the RVIR, as well as Article 25 of the Directive (EU) 2016/1629. However, following the pattern established throughout the rest of ES-TRIN, for formal reasons the explicit reference to a "recommendation" was removed from the text, because the different legal frameworks of CCNR and EU use different legal instruments for granting derogations. These derogation procedures allow the case of some really special vessels to be taken into account and the recognition of the use of other materials and installation of equipment, provided that an equivalent level of safety is ensured. Such procedures remain applicable for the whole of the draft chapter 24, in particular Article 24.02 (6), as foreseen in the ES-TRIN framework.

To conclude, I am convinced that the above-mentioned amendment of ES-TRIN, based on the constructive proposal developed in 2013 with the support of the European Maritime Heritage, will find its place in the new governance framework developed by the EU and the CCNR and will certainly benefit all traditional vessels in Europe.

I remain at your disposal for any additional information you wish to receive.
Sincerely yours,

Gernot Pauli
CCNR

Copy: Thedo Fruithof (Secretary EMH)

Hieronder de bijbehorende definities:

1.29 "Traditioneel vaartuig" een vaartuig, of de replica daarvan, dat op grond van zijn leeftijd, zijn technische of karakteristieke constructieve eigenschappen, zijn zeldzaamheid, zijn betekenis voor het behoud van traditionele principes van het zeemanschap of van binnenvaarttechnieken of zijn betekenis voor een tijdperk uit historisch oogpunt het waard is, te worden behouden, en dat in het bijzonder voor demonstratiedoeleinden wordt gebruikt;

1.30 "Replica van een traditioneel vaartuig" een vaartuig dat voornamelijk uit oorspronkelijk materiaal in overeenkomstige bouwwijze volgens tekeningen of ontwerpen als traditioneel vaartuig werd nagebouwd.

